Der Schiffer als Vertreter des Reeders.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Juristenfakultät der Universität zu Rostock i. M.

vorgelegt von

Kurt Steinbrecher

Referendar in Frankfurt a. M.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1907.

Referent: Prof. Dr. Lehmann.

Meinen geliebten Eltern

in Dankbarkeit und Verehrung.

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

ADHGB. = Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

ALR. = Allgemeines Landrecht.

BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.

Biermann, Die Lehre von der Vertretung und Vollmacht. Berlin 1900.

Bolze, Die Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Boyens, Das deutsche Seerecht. Bd. 1 u. 2. Leipzig 1897—1901.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. 2. Aufl. Berlin 1905.

Brodmann, In Goldschmidts Zeitschrift. Bd. 58.

Cosack, Handelsrecht. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Dernburg, Das bürgerl. Recht. Bd. 1. Halle 1902.

Desjardins, Traité de droit commercial maritime. Paris 1878 bis 1890.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Bd. 1 bis 3. Mannheim 1899—1905.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts 1881—1885.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Gareis-Fuchsberger, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts und Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht.

Goldschmidt, Arthur, Die rechtliche Natur des Bodmereivertrages. Erlanger Diss. 1895.

Grünewald, Entscheidungen des RG. und früheren ROHG. Berlin 1903.

Hamburger Sammlung, Der Erkenntnisse und Entscheidungsgründe des OAG. zu Lübeck in hamburgischen Rechtssachen. 5 Bde. 1849—1871.

Hermann und **Hirsch**, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg 1871—1876.
HGB. = Deutsches Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.
Hölder, Kommentar zum bürgerl. Gesetzbuch allgem. Teil. München 1900.
Hupka, Die Vollmacht 1900.
Kierulff, Sammlung der Entscheidungen des OAG. zu Lübeck 1866—1872.
Koch, Allgem. deutsches Handelsgesetzbuch. Berlin 1868.
Kohler, Archiv für bürgerl. Recht. Bd. 23.
Kuhlenbeck, Das bürgerl. Gesetzbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1903.
Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1905—1907.
Lehmann und **Ring**, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1901—1902.
Lewis, Das deutsche Seerecht. 2. Aufl. Leipzig 1883—1884.
Lewis, In Endemanns Handbuch IV.
Loewe-Makower, Handelsgesetzbuch. Berlin 1900.
Matthiaß, Das bürgerl. Recht. Bd. 1. 4. Aufl. Berlin 1900.
Matthiaß, Das foenus nauticum und die geschichtliche Entwicklung der Bodmerei. Würzburg 1881.
Meisner, Das bürgerl. Gesetzbuch für das deutsche Reich. Allgem. Teil. 1898.
Mittelstein, Die Schiffspfandrechte und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889.
Motive BGB. = Motive zum Entwurf eines bürgerl. Gesetzbuchs. 1888.
Mugdan und **Falkmann**, Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiet des Zivilrechts.
Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Leipzig 1906.
Pappenheim, Bei Goldschmidt Zeitschrift. Bd. 36 und 40.
Pardessus, Collection de lois maritimes antérieures, au XVIII. siècle. Paris 1828—1845.
Perels, In Goldschmidts Zeitschrift. Bd. 57, 58. Stuttgart 1906.
Planck, Das bürgerl. Gesetzbuch, allgem. Teil 1897 ff.
Protokolle, Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs.
Rehbein, Das bürgerl. Gesetzbuch, allgem. Teil. Berlin 1899.
Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. Stuttgart 1891.
Schaps, Das deutsche Seerecht. Berlin 1897—1906.
Schroeder, Bei Endemann, Handbuch IV.
Seemannsordnung.

Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.

Sieveking, Das deutsche private Seerecht. Leipzig.

Silberschmidt, Die commenda. Würzburg 1884.

Silberschmidt, In Kohlers Archiv Bd. 23.

Staub, Kommentar zum HGB. 6. und 7. Aufl. Berlin 1900.

Staudinger, Kommentar zum BGB. AT. München 1903.

Ullrich, Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg 1858—1862.

Wagner, Handbuch des Seerechts. Bd. 1. Leipzig 1884.

Weber, Zur Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter. Stuttgart 1889.

Zitelmann, Das Recht des bürgerl. Gesetzbuchs, allgem. Teil. Berlin 1900.

Einleitung.

„Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit.“ Die alten Ruderschiffe der Antike mußten dem Segler und dieser wieder den Dampfschiffen weichen. Und auch diese erfahren durch die Fortschritte der Technik eine immer größere Vervollkommnung. Eine Fahrt, die früher Monate dauerte und ein lebensgefährliches Unternehmen bedeutete, ist heute auf unseren bequem und kräftig gebauten Dampfern von nur geringer Gefahr, das Opfer einiger Tage. Der Dampfer, der sich heutzutage auf See befindet, ist nicht von aller Welt abgeschnitten. Die immer mehr vervollkommnete Telegraphie ohne Draht ermöglicht es, fast ständig mit dem Lande in Verbindung zu bleiben, und die Zeit wird vielleicht nicht mehr allzufern sein, in der diese Nachrichtenvermittlung, dieses dauernde Korrespondieren von Schiff zu Land und von Land zu Schiff, das bereits bei unseren großen Passagierdampfern vielfach üblich ist, auch eine dem gewöhnlichen Handelsverkehr ganz alltägliche Einrichtung sein wird.

Infolge dieser ans Wunderbare grenzenden, so überaus raschen Fortschritte auf dem Gebiete der Technik, die ihrerseits wieder die eingreifendsten Wirkungen auf Handel und Verkehr hervorbringen und alles bisher Bestehende namentlich auf dem Gebiete des überseeischen Handels umwälzen und neu gestalten, werden die Rufe immer dringender nach einer entsprechenden Neugestaltung des bestehenden Seerechts und namentlich auch jener Bestimmungen, welche die Vertretungsbefugnisse des Schiffers für den Reeder betreffen, und es wird vielfach der Wunsch

laut, den Schiffer mehr und mehr auf die Leitung des eigentlichen nautischen Betriebes zu beschränken und dafür ständige Agenturen der Reedereien an auswärtigen Plätzen zu errichten.[1])

Es liegt auf der Hand, daß eine solche Umgestaltung des Rechts bei einer Entwicklung, die noch gar nicht zum Abschluß gelangt ist und deren Ende sich wohl ahnen, aber durchaus noch nicht mit Sicherheit erkennen läßt, ein Unding ist. Es würde nur ein ständiges Schwanken der Rechtsprechung und eine allgemeine Unsicherheit des Verkehrs die Folge sein und Reformen, deren Wert sich auch erst in der Praxis herausstellen müßten, würden vielleicht von nur recht zweifelhaftem Nutzen sein.

Sind denn die bestehenden Rechtssätze wirklich so reformbedürftig?

Würde wirklich dem Interesse des Reeders durch eine weitere Beschränkung der Vertretungsmacht des Schiffers gedient sein?

Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Stellung des Schiffers als Vertreter des Reeders in ihrer geschichtlichen Entwicklung zu verfolgen, seine Vertretungsbefugnisse nach dem neuen Handelsgesetzbuch vom 10. 5. 1897 eingehend zu beleuchten und nachzuweisen, daß die über die Vertretungsmacht des Schiffers bestehenden Rechtssätze im Verein mit den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts und an der Hand einer vernünftigen Rechtsprechung selbst den weitgehendsten Anforderungen des heutigen so hochentwickelten Verkehrs genügen und noch auf Jahre hinaus genügen werden.

Der Verfasser weist nochmals besonders darauf hin, daß er nur Seerecht und, wie das Thema ergibt, nur das Vertretungs-

---

[1]) vgl. Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts (Kieler Rektoratsrede 1901) S. 5 ff.

verhältnis, nicht aber das innere, das Dienstverhältnis zwischen Schiffer und Reeder behandelt.

I. Die geschichtliche Entwicklung der Vertretungsmacht des Schiffers.

Gleich der veränderlichen Woge des Weltmeeres so ist auch das Seerecht wie kein anderes Recht bis fast in die neueste Zeit hinein steten Schwankungen unterworfen gewesen. Im großen und ganzen aber hat es sich fast in der ganzen Welt, insbesondere aber auch in Europa, ziemlich gleichmäßig entwickelt, wenngleich sich die verschiedenen Entwicklungsstadien zu gleicher Zeit an verschiedenen Orten finden, je nachdem sich ein Rechtsinstitut hier länger erhielt wie dort.[1])

Von dem Schiffer als Vertreter des Reeders kann man eigentlich erst am Ausgang des 16. und Anfang des 17. Jahrhunderts sprechen. Bis dahin ist die Stellung des Schiffers eine unbestimmte und wechselnde.

In der ältesten Zeit, dieser Zeit des sogen. Kleinbetriebes in der Schiffahrt, waren Schiffer und Reeder, ja sogar Erbauer des Schiffes gewöhnlich eine Person; als nun bei der höheren Entwicklung der Schiffsbaukunst der Erbauer selbständiger Schiffsbaumeister wurde,[2]) da blieben dennoch Schiffer und Reeder auf lange Zeit nur eine einzige Person.

Der Reederschiffer führte also zuerst sein Schiff allein, zum Transport seiner eigenen Güter. Dann kam der Kaufmann an Bord des vom Reederschiffer geleiteten Schiffes und als sein Geschäft sich vergrößerte, mußte er sich vertreten lassen, sei es durch besondere Angestellte, sei es durch den Schiffsführer

---

[1]) vgl. Wagner a. a. O. S. 16.
[2]) vgl. Perels a. a. O. S. 343.

selbst.[1]) Aber auch der Reederschiffer konnte nicht immer sein Schiff selbst führen, selbst im Falle einer Mitreederei. Als der Seehandel einen immer größeren Aufschwung nahm, konnte ein solches Verhältnis nicht immer fortbestehen. Auch der Eigentümer mehrerer Schiffe mußte sich nach Personen umsehen, die ihn in der Leitung des Schiffes und der Geschäftsführung vertraten. Da nun das auf der Reise befindliche Schiff in damaliger Zeit völlig isoliert war, und es unmöglich war für den Führer des Schiffes, sich mit seinem Reeder in Verbindung zu setzen, so mußten ihm, damit er seiner Aufgabe gerecht werden konnte, auch ausgedehnte Befugnisse eingeräumt werden.

Das römische Recht bietet hier die ersten Anhaltspunkte.

a) Die Entwicklung bei den Mittelmeervölkern.

Die Betrachtung der Stellung des Schiffers als Vertreter des Reeders hat demnach auszugehen vom römischen Recht. Auch hier auf dem Gebiete des Seerechts klopfen wir nicht vergebens an seine Pforten, um durch sie aus dem herrschenden Dunkel zu dem Lichte der Erkenntnis zu gelangen. Wenn auch die Athener und andere seefahrende Nationen des Altertums ein Seerecht hatten, so haben wir doch von diesen kein Seegesetz und keine wissenschaftliche Abhandlung über Seerecht überliefert erhalten, sodaß das römische Recht auch auf dem Gebiete des Seerechts den Ausgangspunkt bildet, mit um so größerer Berechtigung, als es zweifellos vielfach auf den Seerechten der anderen Seevölker des Altertums beruht,[2]) und seine Bestimmungen infolge der Rezeption des römischen Rechts auch in die meisten modernen Seerechte übergegangen sind.[3])

---

[1]) vgl. Perels a. a. O. S. 343; Weber a. a. O. S. 18.

[2]) So vor allem auf dem „Rhodischen Seerecht" D. 14, 2 de lege rhodia de jactu.

[3]) vgl. Rehme a. a. O. S. 5; a. M. Wagner a. a. O. S. 6, der von den Zuständen des Mittelalters ausgeht.

Nach dem uns überlieferten römischen Recht ist der Schiffer entweder Reederschiffer[1]) (der oder die Reeder per se navem exercent), sodaß der Eigentümer sein Schiff selbst führt, oder der Schiffer ist Angestellter des Reeders und ist als solcher mit einer großen Anzahl von Vertretungsbefugnissen ausgerüstet.

Danach war Schiffer derjenige, cui totius navis cura mandata erat.[2]) Diese cura totius navis betraf sowohl die nautische Leitung als die Geschäftsführung, eine Folge der Isolierung des unterwegs befindlichen Schiffes. Es war dem Schiffer gestattet, Personen- und Sachbeförderungsverträge abzuschließen und die Ausrüstung des Schiffes und die Anstellung der Mannschaft vorzunehmen.[3]) Auch war ihm gewöhnlich erlaubt, sich einen anderen zu substituieren,[4]) sowie im Rahmen des ihm zugewiesenen Wirkungskreises Kreditgeschäfte abzuschließen. Insbesondere wird danach der Schiffer ebenso wie zur Aufnahme eines gewöhnlichen Darlehens, so auch zur Aufnahme eines Seedarlehens, foenus nauticum, befugt gewesen sein, da dieses reines mutum war.[5]) Dagegen war ihm der Ein- und Verkauf von Waren ohne besonderen Auftrag von seiten des Reeders verboten.[6])

Diese ganze Vertretung war aber nur eine indirekte und überall machte sich der Mangel einer direkten Stellvertretung bemerkbar. Aus allen vom Schiffer abgeschlossenen Verträgen wurde er und nur er verpflichtet, ein Übelstand, der für den Dritten in den Fällen, in denen der Schiffer, was namentlich

---

[1]) l. 4 pr. D. eod. 14, 1.

[2]) l. 1 § 1 D. de exercit act. (14, 1).

[3]) l. 1 §§ 3, 7 D. eod. (14, 1).

[4]) l. 1 § 5 D. eod. (14, 1).

[5]) l. 1 §§ 8—11 D. eod. (14, 1); Schröder bei Endemann, Handb. S. 237; Rehme a. a. O. S. 16; Matthiaß, foenus naut. S. 11.

[6]) l. 1 § 3 D. eod. (14, 1).

in der römischen Kaiserzeit oft der Fall war, ein Sklave war, von um so unangenehmeren Folgen sein konnte, weil ein Sklave nur naturaliter verpflichtet wurde. Hiergegen aber schützte den Dritten, der oftmals nicht wissen konnte, daß er es mit einem Sklaven zu tun hatte, die actio exercitoria, nach welcher der Reeder persönlich neben dem Schiffer haftet, wenn der Magister navis ein Rechtsgeschäft innerhalb des ihm bei der Bestellung eingeräumten Wirkungskreises abgeschlossen hat, und zwar geben Art und gewöhnliche Bestimmung des Schiffes dem Dritten einen Anhalt zur Beurteilung der Befugnisse des Schiffers.[1]) Diese Erkundigungspflicht des Dritten ist noch weitergehend bei Eingehung von Kreditgeschäften, darf er doch das geliehene Geld nur im Rahmen des dem Schiffer zugewiesenen Wirkungskreises und des wirklichen Bedürfnisses gewähren unter der weiteren Voraussetzung, daß diesem am Orte des Geschäftsabschlusses überhaupt abgeholfen werden kann.[2])

Wie hier im römischen Recht, so war wohl auch anderwärts die Entwicklung eine ähnliche.

Auf diese Zeit blühender Entwicklung, welche eng mit der Blüte des römischen Reiches zusammenhängt, kam infolge der Zertrümmerung der römischen Weltherrschaft durch den Andrang des Germanentums eine Zeit des Rückschlages. Die Unsicherheit der Meere infolge dauernder Kriegszüge zur See und des Überhandnehmens der Seeräuberei legte den Seehandel auf lange Zeiten lahm. Der hochentwickelte Großbetrieb, der ein Einzelbetrieb war, wurde in den Hintergrund gedrängt und es folgte eine Zeit des Genossenschaftsbetriebes, bei dem das Risiko der Fahrt auf alle Beteiligten gleichmäßig verteilt war.

Zunächst wurde es üblich, daß sich mehrere Schiffe zusammen-

---

[1]) l. § 12 D. eod. (14, 1) und Pard. I S. 65.
[2]) l. 7 D. eod. (14, 1).

taten zu einer bewaffneten Schiffskarawane.[1]) Diese Gefahrsgemeinschaft übertrug man schließlich auf jeden einzelnen Teilnehmer an der Fahrt, den Reeder, die Kaufleute und sogar den Schiffer und die Mannschaft; der Kaufmann zahlte kein nautum mehr, die Mannschaft erhielt keine Heuer, alle wurden mit bestimmten Anteilen am Gewinn und Verlust beteiligt und so entstand die colonna, jene festorganisierte Gewinn- und Verlustgemeinschaft sämtlicher Interessenten der Seereise, und zwar je nach Vereinbarung auf die Dauer einer oder mehrerer Reisen mit auf das Gesellschaftsvermögen beschränkter Haftung,[2]) ebenso auch die in der rhodischen Kompilation zuerst bezeugte *κοινωνία*,[3]) die, wie mit Recht Rehme S. 24 ausführt, nichts anderes als colonna ist.[4])

Ähnlich verhält es sich mit der commenda. Diese ist, wie bekannt, ein Vertragsverhältnis, bei dem der eine (commendator) dem anderen (commendatarius) Güter übergibt, damit dieser mit ihnen gegen Anteil am Gewinn Handelsgeschäfte abschließe. Der commendator trägt dabei die Gefahren der Seereise, während ihm der commendatarius persönlich für Auslieferung des Gewinns und verschuldeten Schaden haftet.[5]) Die verschiedenen Abarten der commenda, die collegantia oder societas maris, rogadia usw. bedürfen hier keiner näheren Erörterung, das Grundprinzip ist immer das gleiche.

Commendatare waren in der Regel Kaufleute, Reeder, in

---

[1]) conserva, convoy, Admiralschaft vgl. rhod. Comp. cap. 21 bei Pard. I S. 248/49; vgl. auch Goldschmidt a. a. O. S. 116 Anm. 72.

[2]) vgl. Rehme a. a. O. S. 24ff.; Silberschmidt, Comm. S. 26; Goldschmidt a. a. O. S. 271.

[3]) vgl. Pard. I S. 233ff.

[4]) vgl. Silberschmidt, Commenda S. 36.

[5]) vgl. Rehme a. a. O. S. 30; Silberschmidt, Comm. S. 26.

den ältesten Zeiten auch Matrosen[1]) und besonders der Schiffer[2]) und patronus.[3])

Commendator konnte dagegen jeder Kapitalist, nicht nur der Kaufmann, sondern jede Person aus dem Volke bis zum König hinauf und sogar eine Frau sein, demnach natürlich auch besonders bei dem Institut der Schiffskommenda der Reeder,[4]) welcher dem patronus das Schiff in commenda gab.

Wenngleich nun auch die einzelnen dieser Gesellschaftsverhältnisse und ihre Geschichte hier nicht interessieren, so sehen wir doch, daß der Schiffer überall Erwähnung findet, so daß die Frage brennend wird: „welche Rolle spielt der Schiffer während dieser Zeit, ist er etwa schon hier als Vertreter des Reeders beteiligt?“

Die Antwort lautet: nein! Entweder ist der Schiffer und Reeder dieselbe Person auch zur Zeit des Genossenschaftswesens, oder dem Brauche der Zeit entsprechend ist der Reeder, ein oder sämtliche Mitreeder, oder für die Reeder der patronus, welcher in der älteren Zeit gewöhnlich einer der Mitreeder zu sein pflegt, an Bord. In allen diesen Fällen ist eine Vertretung des Reeders seitens des Schiffers überflüssig und dieser, soweit er eben nicht Mitreeder ist, was allgemein mit der Beteiligung des Schiffers mittels einer Schiffspart erzielt wurde, auf die rein nautische Leitung des Schiffes beschränkt, m. a. W. er hat keine Vertretungsbefugnisse für den Reeder.

Wohl aber ist der Schiffer stets der Geschäftsführer der colonna[5]) und vielfach auch bei der commenda.

---

1) Consolato del mare Cap. 165 bei Pard. II S. 186 ff.

2) vgl. Silberschmidt, Comm. S. 83; Goldschmidt a. a. O. S. 259; Weber a. a. O. S. 19 und ebenda Anm. 9; Rehme a. a. O. S. 30; Lehmann a. a. O. S. 333.

3) Consolato del mare Cap. 173; Pard. II S. 195.

4) vgl. Silberschmidt, Comm. S. 82; Rehme a. a. O. S. 31.

5) vgl. Goldschmidt a. a. O. S. 271; Silberschmidt, Comm. S. 28 u. a. m.

Der Geschäftsführer der Reederei war aber der patronus, wenngleich auch hier nur eine indirekte Stellvertretung vorliegt und der patronus dem Dritten gegenüber selbst berechtigt und verpflichtet wurde.

Da nun in der späteren Entwicklung die Befugnisse des patronus auf den Schiffer übergingen, so dürfte es angebracht sein, einen Blick auf diese zu werfen.

Erst ziemlich spät finden wir Aufzeichnungen hierüber. Einen Versuch dieser Art stellt zweifellos das Kap. 7 des Seerechts von Amalfi dar:

> „Item statim quod patroni de caratis (Inhaber von Schiffsanteilen, Mitreeder) de navigio constituunt et ordinant aliquem patronum in eorum viagio, dictus constitutus patronus potest capere ad accomendum a quacunque persona, a qua ei melius videbitur, et obligare navigium cuicunque voluerit.“[1])

Einzelne solcher Bestimmungen, die den Patron betreffen, befinden sich auch in anderen Quellen.

Danach besorgt er die Ausrüstung des Schiffes,[2]) er heuert die Mannschaft und zahlt den Lohn, den er bei acht Tagen Verzug sogar doppelt zu entrichten hat,[3]) er nimmt die Ladung in Empfang und stellt darüber eine Urkunde aus, er führt die Frachtverträge aus.[4]) Ob er auch die Frachtverträge abschließt, erfahren wir nicht, doch ist dies wohl anzunehmen.

Aus all diesen vereinzelten Bestimmungen ergibt sich aber noch kein klares Bild, alles trägt den Charakter des Übergangsstadiums an sich. Es ist die Zeit, in der die frühere Sitte

---

[1]) vgl. Rehme a. a. O. S. 35 und Laband S. 312.

[2]) Statut von Zara IV, 6 bei Pard. VI S. 606 ff.

[3]) Statut von Zara IV, 65, 33, 56 bei Pard. VI S. 613 u. 318 ff.; Statut von Pharo V, 3 bei Pard. VI S. 622 ff.

[4]) Capit. naut. von Venedig Cap. 62 bei Pard. V S. 40; Statut von Zara IV, 21 bei Pard. VI S. 610.

aufzuhören beginnt, daß außer dem geschäftsführenden patronus noch andere Mitreeder die Reise mitmachen, die Zeit, in der auch der Einzelreeder sich nicht mehr an Bord zu begeben pflegt, sondern sich durch einen patronus vertreten läßt,[1]) weshalb eine gesetzliche Fixierung der Befugnisse des patronus immer dringender wurde.

Die Gewohnheit, daß nur der Schiffer und der patronus allein sich an Bord befindet, hat sich wohl hauptsächlich unter dem Einflusse des consolato del mare[2]) herausgebildet, welches wahrscheinlich um 1370 in Barcelona entstanden ist und eine der vollkommensten und angesehensten Sammlungen von Seerechtsgebräuchen der damaligen Zeit ist.

In ihm sind auch die Befugnisse des patronus zum ersten Male eingehend geregelt.

Schon hier begegnet uns die wichtige Unterscheidung, ob sich der patronus am Wohnorte der Reeder befindet oder nicht. Am Wohnorte der Reeder ist er beim Bau,[3]) der Vergrößerung[4]) und Ausbesserung des Schiffes,[5]) bei der Befrachtung desselben in das Land der Ungläubigen oder nach einem gefährlichen Orte[6]) bezüglich des Kaufs von Lebensmitteln und Schiffsbedürfnissen[7]) an deren Genehmigung gebunden; dagegen darf er die Besatzung auch ohne Genehmigung der Reeder an deren Wohnorte heuern.[8])

Diese Beschränkung am Wohnorte der Reeder ist aber nur für das innere Verhältnis zu diesen maßgebend. Dem gut-

---

[1]) vgl. Rehme a. a. O. S. 37.
[2]) Zit. nach Pard. II S. 49—360.
[3]) consolato cap. 2ff., 238.
[4]) consolato cap. 6, 198ff.
[5]) consolato cap. 200.
[6]) consolato cap. 184.
[7]) consolato cap. 194.
[8]) consolato cap. 97, 12.

gläubigen Dritten gegenüber ist er zur Vornahme aller Reedereigeschäfte ermächtigt.[1])

An allen anderen Orten darf er selbständig Verträge abschließen, die zum Geschäftskreise der Reederei gehören, nur darf er ohne Genehmigung des Reeders das Schiff weder in commenda geben,[2]) noch verkaufen, außer in der Not, wenn das Schiff zur Fortsetzung der Reise untauglich geworden ist und nicht mehr in seetüchtigen Zustand versetzt werden kann.[3]) Es macht sich hier schon scharf der für das ganze Seerecht aller Zeiten charakteristische Zug geltend, den Vertreter des Reeders, sei es nun Schiffer oder patronus, mehr und mehr in seinen Befugnissen zu beschränken.

Dieser Zug tritt insbesondere auch bei den Kreditgeschäften hervor.

Der Schiffer des römischen Rechts konnte wie jedes gewöhnliche, so auch jedes Seedarlehen unter den Voraussetzungen der actio exercitoria eingehen.[4]) Da sich nun naturgemäß hier bei den gefährlichen Kreditgeschäften zuerst Mißstände entwickelten, so gelangte man auch hier zuerst dazu, dem Schiffer Beschränkungen aufzuerlegen. So darf nach der rhodischen Kompilation II Kap. 8 nur derjenige Schiffer, der mindestens den dritten Teil der Schiffsladung in Eigentum hat, ein Seedarlehen aufnehmen, das überdies nur dann gelten soll, cum scripturas confecerint.[5])

Unter dem Einfluß germanischer Rechtsgedanken, welche sich seit dem 12. Jahrhundert in Südfrankreich (Statut von Marseille?) und Italien geltend machten, begann sich das foenus

---

[1]) vgl. Rehme a. a. O. S. 45.

[2]) consolato cap. 173.

[3]) consolato cap. 211.

[4]) s. oben S. 5.

[5]) Pard. I S. 236 ff.; vgl. auch Matthiaß, foenus nauticum S. 11 Anm. 2.

nauticum zum „deutschen Bodmereivertrag“ zu entwickeln.[1]) Dieser findet sich auch im consolato del mare und hier erhalten wir auch die erste Antwort auf die Frage: Inwieweit der patronus, der ja hier der Geschäftsführer der Reederei ist, zum Abschlusse von Bodmereidarlehen befugt ist. Die Beschränkung ist hier derart, daß der patronus nur im Notfalle, und zwar an einem Orte, wo die Reeder sich nicht befinden, ein Darlehen aufnehmen darf, für welches einzig und allein das Schiff haftet, so daß bei einem Untergang des Schiffes eine Haftung der Reeder nicht eintritt.[2]) Dieselben Bestimmungen sind enthalten in der Verordnung Peters IV. von Aragonien von 1340,[3]) wonach ein am Wohnorte der Reeder vom patronus aufgenommenes Darlehen nur diesen persönlich verpflichtet, und im Konsularreglement von Valencia 1343.[4])

Der Patron des consolato hat fast eine ähnliche Stellung wie der heutige Schiffer, nur wurde er immer noch persönlich berechtigt und verpflichtet.

Doch das Institut des patronus beginnt jetzt immer seltener zu werden, trug es doch schon darum den Keim des Verfalls in sich, weil es für den Platz, den eine Person völlig auszufüllen imstande war, deren zwei erforderte; auch mag wohl manchmal der patronus in Dingen, die das Schiff betrafen, nicht die erforderlichen Kenntnisse besessen haben, so daß man

---

[1]) vgl. Lehmann a. a. O. S. 549 ff. u. S. 550 Anm. 3; Schröder bei Endemann, Handb. IV S. 244; Rehme a. a. O. S. 53; Matthiaß a. a. O. S. 61 u. 70 ff.; Goldschmidt a. a. O. S. 352; Pappenheim bei Goldschmidt Bd. 40 S. 378 u. a. m. Wenn auch die Geschichte der Rechtsinstitute des foenus nauticum und der Bodmerei selbst hier nicht interessiert, so bedarf doch die Stellung des Schiffers bezw. patronus zu diesen, insbesondere inwieweit sie in den verschiedenen Perioden zu deren Abschluß berechtigt waren, besonderer Betrachtung.

[2]) consolato cap. 194.

[3]) Kap. 24 bei Pard. V S. 360 ff.

[4]) Kap. 34 bei Pard. V S. 389 ff.

derartige Angelegenheiten dem nautischen Leiter, dem nochiero übertragen mußte, ein Brauch, der den Todeskampf des patronus nur beschleunigte.

Diese Entwicklung macht sich bemerkbar, in den Fueros von Valencia und merklicher noch in dem Statut von Ancona Ende des 14. und Anfang des 15. Jahrhunderts; danach heuert der Schiffer (nochiero) nicht mehr der patronus, die Matrosen,[1]) deren Vorgesetzter er allein ist, er darf Ausgaben für Schiffszwecke mit verbindlicher Kraft für die Reeder machen[2]) und ersetzt aus eigener Machtvollkommenheit beschädigte Schiffsgeräte.[3])

Der patronus hat noch weiter an Bedeutung verloren, er ist nur noch kaufmännischer Vertreter des Reeders.[4])

Die mit dem wieder mehr in Blüte kommenden Seehandel immer größer werdende Anzahl von Personen, welche die nötigen nautischen und kaufmännischen Kenntnisse zugleich besaßen und somit beide Stellen in sich vereinigen konnten, war die Ursache davon, daß der patronus nunmehr vollständig vom Schiffe verschwindet und der Schiffer wieder in seine alten Rechte eingesetzt wird.

Die hohe Entwicklung des consolato hatte zur Folge, daß die gesetzgeberische Tätigkeit im Süden nunmehr so ziemlich abgeschlossen war. Es hatte im Mitteimeer fast universelle Geltung und noch im Jahre 1806 wurde das ausführliche Kommentar des Italieners Caesaregis zum consolato zuletzt gedruckt.[5])

---

[1]) rub. 27 bei Pard. V S. 140.

[2]) rub. 40 bei Pard. V S. 151.

[3]) rub. 55 bei Pard. V S. 167 ff.

[4]) vgl. ausführlich Rehme a. a. O. S. 49 ff.; derselben Ansicht Lehmann a. a. O. S. 245 Anm. 6; a. M. Wagner a. a. O. S. 24, der die Ansicht vertritt, daß der bisherige patronus auch nautischer Direktor wird.

[5]) vgl. Wagner a. a. O. S. 41, 104.

Auch auf den Norden sollten seine Bestimmungen, insbesondere soweit sie auf den Schiffer Bezug haben, von unverkennbarem Einfluß sein.

Die weitere Entwicklung der Rechtsstellung des Schiffers im Süden vollzieht sich auch unter dem Einflusse des römischen Rechts. Der Schiffer wird schließlich wieder als Angestellter des Reeders betrachtet. So entspricht der Genueser Schiffer und der der übrigen Quellen, patronus in mari,[1]) sofern er sich nicht am Wohnorte der Reeder befindet, fast ganz dem römischen magister navis, er ist Geschäftsführer des Reeders und hat ihm Rechnung zu legen.[2]) Überall macht sich die Tendenz bemerkbar, den Schiffer in seinen Befugnissen möglichst zu beschränken, so wird er namentlich bezüglich der Bodmerei am Wohnorte des Reeders an dessen Genehmigung gebunden,[3]) oder außer dieser noch an die Genehmigung der casa de la contrectation;[4]) oder die Bodmeri wird ihm ganz verboten.[5])

Alle diese Bestimmungen sind aber mehr oder weniger lokaler Natur und gelten im übrigen die Bestimmungen des consolato del mare, bis diese durch die französische ordonnance de le marine verdrängt werden.

b) Die Entwicklung bei den germanischen Völkern.

Der Seehandel ist ein Welthandel, und so trifft man die gleichen Entwicklungsstufen hier wie dort, so auch in den entferntesten Gegenden Asiens, so auch im hohen Norden Europas. Überall trifft man das Genossenschaftswesen teils von anderswo

---

[1]) vgl. Wagner a. a. O. S. 23 Anm. 58; Goldschmidt a. a. O. S. 341 Anm. 34.

[2]) vgl. Rehme a. a. O. S. 106 ff.

[3]) Gesetz des Perellos III, 6 bei Pard. VI S. 341 ff.

[4]) Ordonnance von Sevilla von 1507 bei Pard. VI S. 64 ff.

[5]) Portugiesisches Gesetz von 1609 und 1623 bei Pard. VI. S. 312 ff.

rezipiert, teils ursprünglich. Nur in Nordeuropa ist die Entwicklung eine etwas spätere, wenn auch durchaus ursprüngliche, da der Germane später in die Geschichte eingetreten ist.

Auch hier trifft man Gesellschaftsformen wie die colonna und die commenda in den verschiedensten Quellen. Die commenda ist bei weitem häufiger. Ihr entspricht im Gebiete der Hansa das sendeve (Sendgut),[1] bei den Norwegern das hjáfèlag, der Abart der commenda der collegantia oder societas maris[2]) die hansische wedderlegginge und das skandinavische fèlag.[3])

Auch hier führt der Schiffer die Geschäfte der Gesellschaft, an der er selbst beteiligt ist.[4]) Auch hier ist er commendatar wie im Süden und wird nur er dem Dritten berechtigt und verpflichtet,[5]) auch hier hat er keine Vertretungsbefugnis für den Reeder. Dasselbe Schweigen darüber wie im Süden, dieselben Gründe, natürlich unter Berücksichtigung der germanischen Eigenart.

Während im Süden Kulturen gekommen und gegangen sind, steht der Norden noch immer im Zeichen des Kleinbetriebes. Der Einfluß vergangener Entwicklungsstufen auf das Genossenschaftswesen und die Stellung des Schiffsführers und Reeders, welcher sich im Süden bemerkbar macht, findet sich nicht im Norden.

Der Norden macht nur eine einzige langsam fortschreitende Entwicklung durch.[6])

---

[1]) Silberschmidt, cumpanie und sendeve S. 17; Lehmann a. a. O. S. 333/34.

[2]) Silberschmidt, Comm. S. 106 ff.; Goldschmidt a. a. O. S. 260.

[3]) Pappenheim a. a. O. S. 92 ff.; Lehmann a. a. O. S. 335; Amira II S. 870 ff; Rehme a. a. O. S. 64 ff.; Silberschmidt, cumpanie und sendeve S. 9 ff.

[4]) Silberschmidt, cumpanie S. 12.

[5]) Silberschmidt, cumpanie S. 65.

[6]) Wir sind hier in die günstige Lage versetzt, die Entwicklung des

Zuerst waren Eigentümer und Schiffer dieselbe Person, dann führen die ersten tastenden Versuche, größere Unternehmungen zur See auszuführen, zum Genossenschaftsbetriebe.

Während nun das consolato del mare, die Fueros von Valencia, das Statut von Ancona und andere Quellen der Mittelmeervölker aus der Genossenschaftszeit unterscheiden zwischen dem Schiffsführer und dem senjor de la nau oder patronus, machen die nordischen Quellen, welche hier die frühesten Anhaltspunkte gewähren, einen solchen Unterschied nicht, sie erwähnen nur den styrimaðr als Schiffsführer.

Dies hat seinen Grund darin, daß der Norden überhaupt noch nicht bis zur dritten Periode vorgeschritten ist, er kennt überhaupt noch gar nicht den Reederei-Großbetrieb, es herrscht noch der Kleinbetrieb, so daß der Reeder oder die Mitreeder sehr gut in der Lage sind, selbst ihre Geschäfte zu führen.

Der styrimaðr, der Schiffsführer der nordischen Quellen, ist auch zur Zeit des Genossenschaftswesens immer noch der Reeder oder einer der Mitreeder, und werden bei ihm natürlich die weitgehendsten Kontrahierbefugnisse vorausgesetzt. Daß der styrimaðr zweifellos Reeder selbst ist, geht klar aus den Stellen des Stadtrechts von Berghen von 1274:

„il ne doit y avoir qu'un patron dans chaque navire" und der Jons-Bog hervor:

„il doit y avoir dans chaque navire un seul patron, excepté dans les voyages d'Islande, où il doit y en avoir plusieurs." [1])

Es wäre doch widersinnig, mehrere Schiffsführer anzustellen; es würden diese Stellen einfach unverständlich sein, wenn sie sich nicht darauf bezögen, daß nur der Reeder, dem

---

Seehandels fast von ihrem Uranfange aus verfolgen zu können, eine Entwicklung, die naturgemäß überall und zu jeder Zeit die gleiche gewesen ist.

[1]) Übersetzung bei Pard. III S. 29, 30 und S. 72 Kap. 7.

die Schiffsführung obliegt, an Bord zu sein habe, außer bei der Fahrt nach Island.[1])

Nach alter Sitte ist also der Eigentümer, der Reeder selbst oder einer der Mitreeder, auch noch zur Zeit des Genossenschaftswesens Schiffsführer, styrimaðr, er hat demgemäß auch die ausgedehntesten Kontrahierbefugnisse.

Süd und Nord kommen um diese Zeit in engere Fühlung, der Seehandelsbetrieb auch des Nordens nimmt jetzt einen überaus raschen und großartigen Aufschwung.

Infolgedessen kann der Reeder nicht mehr selbst den styrimaðr spielen, er ist auf Stellvertreter angewiesen, die anfangs genau wie der patronus in den Mittelmeerländern mit denselben weitgehenden Kontrahierbefugnissen ausgestattet wurden, wie sie bei dem Reeder oder Mitreeder nur natürlich gewesen waren.

So behandeln noch die Art. 11 sowohl des Hamburger Stadtrechts von 1270 wie des Lübecker Stadtrechts von 1299[2]) den Verkauf des Schiffes durch den Schiffer als etwas Selbstverständliches, indem sie das Verhältnis zwischen Schiffer und Besatzung regeln für den Fall, daß der Schiffer das Schiff verkauft, während sie aber nicht eine einzige Bestimmung enthalten über eine etwaige Einschränkung des Verkaufes.

Anders dagegen enthält das Hamburger Schiffsrecht von 1497 zwar in seinem Art. 27 die Bestimmungen des Art. 11 der eben genannten Gesetze, doch ist jetzt der Verkauf nichts Selbstverständliches mehr, vielmehr bindet es nun in Art. 11,[3]) wohl unter dem Einflusse des Verkaufsverbotes der Seerechte von Oléron Art. 1 und von Wisby Art. 15,[4]) den Verkauf des Schiffes an die Genehmigung der Reeder.

---

[1]) Derselben Ansicht auch Rehme S. 69 ff.

[2]) Pard. III S. 341, 407; vgl. Wagner a. a. O. S. 23.

[3]) Pard. III S. 352.

[4]) Pard. I S. 323, 470.

Wie der Verkauf des Schiffes, so war nach den genannten Quellenstellen dem Schiffer auch die Verpfändung nicht mehr ohne weiteres gestattet. Ferner mußte er auch dem Reeder nach Beendigung einer jeden Reise Rechnung legen.[1]) Bezüglich des Abschlusses von Frachtverträgen galt verschiedenes Recht. Während nach den Seerechten von Oléron Art. 22 und Wisby Art. 37[2]) der Abschluß von Frachtverträgen zu den Befugnissen des Schiffers gehörte, ist ihm derselbe nach dem Hansarezeß von 1434 verboten;[3]) ein gleiches Verbot enthält der Rezeß von 1447 und die Danziger Wilkür von 1455.[4]) Dagegen ist dem Schiffer die Heuerung der Mannschaft auch ohne Spezialvollmacht gestattet.[5])

Auch im Abschluß von Kreditgeschäften wird der Schiffer mehr und mehr beschränkt. Der Abschluß der Bodmerei und anderer Kreditgeschäfte war ihm früher ohne weiteres gestattet, ist doch in den älteren Quellen von einer Genehmigung derselben durch den Reeder nicht die Rede, da ja, wie oben ausgeführt, der Reederschiffer einer Genehmigung nicht bedurfte und seine Befugnisse zunächst völlig auf den angestellten Schiffer übergingen. Die Entwicklung ist hier eine sehr verschiedene.[6]) Das Vorhandensein einer Notlage war jedenfalls allgemein die Voraussetzung für derartige Geschäfte.[7]) Die hansischen Quellen

---

[1]) Hansarezeß von 1434 Art. 3, von 1447 Art. 13, von 1530 Art. 14; Danziger Wilkür von 1455 Art. 10 u. a. m. bei Pard. II S. 472, 482, 493 und Pard. III S. 466.

[2]) Pard. I S. 388, 487.

[3]) Pard. II S. 472 Art. 3 u. 4.

[4]) Pard. II S. 482 Art. 13, 14; Pard. III S. 466 Art. 10.

[5]) Hansarezeß von 1572 Art. 14, 1591 Art. 18, 24; Niederländ. Ordonance von 1551 Art. 1, 1563 III Art. 1 bei Pard. II S. 502, 514, 515; Pard. IV S. 44, 69. Vgl. auch consol. del m. cap. 79, 12 u. a. m.

[6]) vgl. eingehend hierüber Rehme S. 74 ff.

[7]) Rooles d' Oléron Art. 1 bei Pard. I S. 323; vgl. Schröder a. a. O. S. 246; Matthiaß a. a. O. S. 380 ff.

des 15. Jahrhunderts gehen sogar noch weiter. Sie verbieten dem Schiffer jede Bodmerei schlechthin oder gestatten sie nur in Höhe seines Anteils am Schiff und belegen ein Zuwiderhandeln mit Strafe.[1]) Wenn sie auch das Wort Schiffer nicht besonders erwähnen, so ist doch das Wort Patron stillschweigend zu ergänzen, da sich das Verbot der Bodmerei sinngemäß nur gegen den Schiffer richten kann, weil der Reeder doch zweifellos für berechtigt anzusehen ist. Daß der Schiffer mit Genehmigung der Reeder ebenso wie zum Verkaufe des Schiffes auch zur Bodmerei befugt ist, ergibt sich e contrario aus Art. 11 des Hamburger Schiffsrechts von 1497.[2])

Doch alle diese Befugnisse erfahren im Laufe der Zeit noch mannigfache Abänderungen, so wird dem Schiffer namentlich auch beim Abschlusse von Frachtverträgen wieder freiere Hand gelassen. Er braucht nur dann die Genehmigung der Reeder, wenn er sich mit ihnen in Verbindung setzen kann.[3])

Im Süden wie im Norden findet sich also eine in ihren Grundzügen gleichartige Entwicklung und hier wie dort erscheint der Schiffer als Betriebsunternehmer, er allein wird berechtigt und verpflichtet.[4])

Um die Zeit des 16. und 17. Jahrhundert herum beginnt ein gewisses Gleichmaß in der Entwicklung des Seerechts einzutreten. Die Vernichtung der Sarazenenherrschaft und die Entdeckung neuer Erdteile hatte eine neue Blütezeit des Seehandels und naturgemäß eine gewisse Ausgleichung der verschiedenen lokalen Seerechtsgebräuche zur Folge.

---

[1]) Hansarezeß von 1418 Art. IV, 1434 Art. IV, 1447 Art. 14, 19 bei Pard. III S. 467, 472, 482, 484; vgl. Schröder S. 246 Anm. 45.

[2]) Pard. III S. 353 u. a. m.

[3]) Dänisches Seerecht von 1561 Art. 1, ebenso später Danske-Lov von 1683 IV, II, 1 bei Pard. III S. 342, S. 280.

[4]) Das germanische Recht des 13. Jahrhunderts kennt zwar bereits die direkte Stellvertretung bei Rechtsgeschäften, aber sie ist noch etwas Neues und kommt erst allmählich zur Anwendung.

Die Stellung des Schiffers hat sich im Laufe der Jahrhunderte wieder zu einer ähnlichen entwickelt, wie sie schon zur Zeit des römischen Weltreiches bestand. Der Boden war reif für die Saat des römischen Rechtes und so sollte denn auch im Norden die Rezeption des römischen Rechts von größter Bedeutung sein, und dieses im Seerecht eine besonders frühe Aufnahme finden; und während der Süden in der Folgezeit weniger fruchtbar ist auf gesetzgeberischem Gebiete, zeitigt der Norden eine Reihe der wichtigsten Seegesetze. Die ganze Gesetzgebung drängt jetzt in einer Richtung ihrer Entwicklung weiter. Seit der Rezeption des römischen Rechts wird der Schiffer als Angestellter der Reeder betrachtet, und während sämtliche früheren Gesetze des Nordens nur den Schiffer durch seine Geschäfte verpflichtet hatten, erkannte das Landrecht des Herzogtums Preußen von 1620 [1]) zum ersten Male die actio exercitoria ausdrücklich an, wonach der Reeder neben dem Schiffer persönlich haftet, wenn auch die Haftung durch das Abandonrecht gemildert wird.

In die mannigfach verschiedenen Arten der Beschränkung der Schifferbefugnisse, die bis jetzt einen wechselnden und sprunghaften Charakter hatten, kommt nunmehr ein gewisses System dadurch, daß bezüglich der vom Schiffer geschlossenen Verträge eine lokale Schranke aufkommt, nämlich der Wohnort des Reeders. Diese Schranke kommt zuerst auf bezüglich der Kreditgeschäfte insbesondere der Bodmerei. Die zu dieser erforderliche Genehmigung der Reeder war sicher oft schwer oder überhaupt nicht einzuholen. Deshalb bestimmte wohl zuerst das Statut von Amsterdam von 1527, [2]) sicherlich unter dem Einflusse des consolato del mare, dem diese lokale Schranke längst bekannt war, daß der Schiffer zwar wie bisher ohne ausdrückliche

---

[1]) Lib. IV tit. 18 Art. 3 bei Pard. III S. 479 ff.

[2]) Pard. IV S. 121.

Genehmigung der Mehrheit der Reeder keine Bodmerei eingehen darf, aen dese sijde der zee, dagegen ist ihm deren Eingehung ohne Genehmigung erlaubt aen gene sijde der zee in vreemde landen.

Ähnlich mit nur geringen Abweichungen ist denn auch nach den niederländischen Verordnungen von 1549 Art. 19 und 1563 II, 12 und VII, 19, dem dänischen Seerecht von 1561 Kap. 68, ferner dem schwedischen Seerecht Karls XI. von 1667 IV Kap. 2 pr., den Hansarezessen von 1591 Art. 58 und 1614 VI, 2, dem Statut von Riga von 1673 VI, 3 und dem Danske-Lov von 1683 V, 1 [1]) der Schiffer in der Fremde zum Abschlusse von Kreditgeschäften und der Bodmerei befugt, während er am Wohnorte der Reeder bezüglich der Bodmerei stets an die Genehmigung der Reeder gebunden ist, bezüglich der übrigen Kreditgeschäfte nur unter Umständen nicht.

Nach hansischem Recht muß der Schiffer sogar, bevor er eine Bodmerei aufnimmt noch den Versuch machen durch Trassierung auf seine Reeder oder durch Verkauf von Ladungsstücken sich Geld zu verschaffen, d. h. erst mit den dem Reeder günstigeren anderen Kreditgeschäften den Versuch machen, bevor er zur Bodmerei schreitet.

Wenn auch die Quellen bezüglich der anderen Kreditgeschäfte wenig enthalten, so ist im allgemeinen das Prinzip erkennbar, die Reeder gegen Mißbrauch ihres Kredits durch den Schiffer möglichst sicher zu stellen. Was bezüglich der Kreditgeschäfte gilt, spricht das dänische Seerecht von 1561 Art. 1 [2]) auch zum ersten Male bezüglich der anderen Geschäfte aus. Während der Schiffer so mehr und mehr beim Abschlusse von Rechtsgeschäften beschränkt wurde, indem man unter Umständen

---

[1]) Pard. IV S. 40, 69, 101; III S. 265, 65, 165 ff.; II S. 527, 547; III S. 524, 298 ff.; vgl. auch Rehme S. 116 ff.

[2]) Pard. III S. 243.

die Genehmigung des Reeders forderte, war dies bezüglich der Heuerung der Mannschaft nicht der Fall. Zu dieser blieb er kraft seiner Anstellung überall befugt, wo er sich befand, gleichgültig ob es der Wohnort des Reeders war oder nicht.[1])

Das Ende des 17. Jahrhunderts zeitigte wieder eine neue Epoche in der Geschichte des Seerechts durch den Erlaß der franz. Ordonnance touchant la marine du mois d'août 1681.[2]) Sie ist die erste vollkommene Regelung des Seerechts, welche die romanischen und germanischen, insbesondere die hansischen Quellen, unter der unmittelbaren Einwirkung des römischen Rechts miteinander vereinigt.[3]) Ihre privatrechtlichen Bestimmungen gingen sodann größtenteils in den code de commerce vom 1. 1. 1808 über, und so ist sie die Grundlage des heutigen Seerechtes der meisten europäischen und außereuropäischen Staaten geworden.

Die Vollmacht des Schiffers hat einen ähnlichen Umfang wie im hansischen Rechte. So darf er am Wohnorte der Reeder weder das Schiff ausrüsten, noch Fracht- oder Bodmereiverträge abschließen.[4]) Dagegen darf er die Mannschaften heuern, soll jedoch dabei im Einverständnis mit den Reedern handeln.[5]) Auf der Reise sind seine Befugnisse unbeschränkt, doch ist er zum Abschluß von Kreditgeschäften, der Bodmerei, zur Verpfändung von Schiffsgeräten und zum Verkauf von

---

[1]) s. oben S. 10 Anm. 8 und Hansarezeß von 1614 III, 2 IV, 1 bei Pard. II S. 532 ff., 537; preuß. Seerecht von 1620 IV., 19, 1 § 2, schwed. Seerecht von 1667 I, 1 § 2, Danske-Lov von 1683 IV, I, 1 bei Pard. III S. 481, 134, 268.

[2]) Angeführt nach Pard. IV S. 325 ff.

[3]) Sie wurde in Spanien, dem spanischen Amerika, Portugal, Österreich-Ungarn, Belgien, Griechenland, Rumänien, der Türkei und anderen Staaten teils ganz oder teilweise rezipiert, teils beeinflußte sie wesentlich die Gesetzgebung dieser Staaten; vgl. Rehme a. a. O. S. 150.

[4]) Ordonance II, 1, 17; III, 1, 1, 2.

[5]) II, 1, 5.

Ladungsstücken nur im Falle einer Notlage ermächtigt.[1] Zum Verkauf des Schiffes aber bedarf er überdies noch einer Spezialvollmacht.[2] Durch Rechtsgeschäfte, die der Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse abschließt, werden die Reeder dem Dritten gegenüber verpflichtet. Überschreitet er dagegen seine gesetzlichen Befugnisse, und schließt er ohne Genehmigung der Reeder an deren Wohnorte ab, so äußert die Verletzung der lokalen Schranke im Verhältnis zwischen ihm bezw. dem Reeder und dem gutgläubigen Dritten, d. h. demjenigen, der nicht wußte, daß das Geschäft am Wohnorte der Reeder abgeschlossen wurde, keine Wirkung. Der Vertrag bleibt trotzdem gültig.[3] Die Wirkung äußert sich nur zwischen Reeder und Schiffer. Dieser kann aus einer etwaigen Erfüllung keinen Ersatz seiner Auslagen fordern.[4]

Trotz der großen Fortschritte, welche sich überall bemerkbar machen, hat doch weder die Ordonnance noch der code de commerce „nur" den Reeder aus den Verträgen des Schiffers verpflichtet. Vielmehr nahm noch die Kommission zur Revision des zweiten Buches des code an, daß „le capitaine est tenu personnellement des obligations par lui contractées en sa qualité de capitaine".[5] Es wurde also Schiffer und Reeder verpflichtet. Hier griff die Rechtsprechung helfend ein, wenn auch erst spät. Am 16. 6. 1860 entschied die cour de Rennes, daß durch solche Verträge die Reeder nur verpflichtet wurden. Selbstverständlich haftet der Schiffer für Verschulden.

Die Grundsätze der Ordonnance gingen dann zum großen Teil über in das preußische Seerecht vom 1. 12. 1727 und sodann in das allgem. Landrecht. In letzterem bricht sich zum

[1] II, 1, 19.
[2] II, 1, 19. 20.
[3] vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 184 ff., 185 Anm. 36.
[4] II, 1, 17. 20; vgl. auch Rehme a. a. O. S. 141.
[5] vgl. Rehme S. 146.

ersten Male ein Gedanke Bahn, der dann im deutschen Handelsgesetzbuch zu einem glücklichen zweckentsprechenden Abschluß gelangt ist.

Die lokale Schranke — der Wohnort der Reeder — welche die neueren Seegesetze bei der Beschränkung der Kontrahierbefugnisse des Schiffers im Interesse des Reeders gesetzt hatten, um diesem dort, wo er selbst imstande ist, seine Interessen wahrzunehmen, einen größeren Einfluß auf die Geschäftsführung zu sichern und ihm eine größere Sicherheit vor Unredlichkeiten oder Nachlässigkeiten der Schiffer zu gewährleisten, da er ja, falls der Dritte gutgläubig war, an die Erfüllung der Verträge des Schiffers gebunden war und nur von diesem Ersatz verlangen konnte, diese lokale Schranke wurde im allgem. Landrecht anders festgelegt. Es unterscheidet zwischen der „Fremde" und „dem Orte, von welchem der Schiffer aussegelt". An letzterem Orte ist ihm jede Bodmerei ohne Spezialvollmacht untersagt. Durch die vom Schiffer „während der Reise" eingegangenen Verträge wird der Reeder verpflichtet, doch darf der Schiffer dort, wo sich ein Bevollmächtigter der Reeder befindet, ohne Einwilligung desselben nichts von Erheblichkeit unternehmen.[1]) Das allgem. Landrecht führt aber die Unterscheidung zwischen der Fremde und dem Orte, von welchem der Schiffer aussegelt, nicht konsequent durch. Vielmehr steht dem Orte, von welchem der Schiffer aussegelt, immer noch der Wohnort der Reeder gleichberechtigt zur Seite. Auch an ihrem Wohnorte werden die Reeder, abgesehen von den Heuerverträgen, nur verpflichtet, wenn sie dem Schiffer Spezialvollmacht erteilt haben.[2]) In der Fremde ist dem Schiffer mit „ausdrücklicher Einwilligung" der Reeder der Verkauf des Schiffes gestattet,[3]) ohne eine solche nur in der Not oder zum Nutzen der Reeder. Die Umstände,

[1]) ALR. II, 8 § 1498.

[2]) vgl. Rehme a. a. O. S. 158.

[3]) ALR. II, 8 §§ 1522, 1523.

die ihn dazu veranlaßt haben, soll er dem Ortsgericht anzeigen. Der Verkauf muß nach Aufnahme einer Taxe durch vereidigte Sachverständige im Wege der öffentlichen Lizitation geschehen.[1]) In der Not ist er auch zur Aufnahme von gewöhnlichen und Bodmereidarlehen befugt, sodann zum Verkauf von Ladungsstücken und endlich zum Verkauf oder Verpfänden von Schiffsgeräten.[2]) Hierbei ist der Schiffer aber an eine gewisse Reihenfolge gebunden.

In den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts beginnt wohl die wichtigste Epoche in der Geschichte des Seerechts mit Einführung des allgem. Handelsgesetzbuchs, welches am 1. 1. 1870 gemeines Recht des norddeutschen Bundes und mit Gründung des deutschen Reiches gemeines Reichsrecht wurde. Dieses alte Handelsgesetzbuch erfuhr dann mit der Neukodifikation des Handelsgesetzbuchs noch einige geringe Abänderungen und ist nunmehr als neues Handelsgesetzbuch vom 10. 5. 1897 in Kraft seit 1. 1. 1900. Wie schon erwähnt, beginnt hier eine völlig neue Epoche des Seerechts. In diesem Handelsgesetzbuch ist wohl die vollkommenste Regelung des Seerechts, die es bis jetzt gibt, enthalten. Doch besteht sein Wert nicht nur darin, daß es eine Menge der alten Streitfragen löst, sondern vor allem in seiner zielbewußten Klarheit und besonders auch darin, daß es den Grundsatz der direkten Stellvertretung rein durchgeführt hat. Und gerade in Hinsicht hierauf kann man wohl auch die rechtliche Stellung des Schiffers und seine Stellvertretungsbefugnisse für den Reeder als besonders gelungen bezeichnen.

---

[1]) Dieser Verkauf ist für die Reeder bindend. ALR. II, 8 1524.

[2]) ALR. II, 8 §§ 1499—1501.

II. Das Wesen der direkten Stellvertretung nach bürgerlichem und Handelsrecht.

Bevor wir nun näher auf die Einzelheiten der Stellvertretungsbefugnis des Schiffers eingehen, dürfte es sich empfehlen, einen Blick auf die Prinzipien und die verschiedenen Arten der direkten Stellvertretung im bürgerlichen und besonders im Handelsrecht zu werfen, da die Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Stellvertretung auch für das Handelsgesetzbuch gelten. Die handelsrechtlichen Bestimmungen sind teils Abänderungen, teils Ausführungen und Erweiterungen derselben, und somit ist das bürgerliche Recht für die Auslegung etwaiger Zweifelsfragen von besonderer Wichtigkeit. Die besonderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über den Umfang der Vertretungsmacht im Falle der Prokura und Handlungsvollmacht befinden sich HGB. §§ 48 ff., im Falle des Schiffers §§ 511 ff., wobei überall dem System des Bürgerlichen Gesetzbuchs entsprechend die Vertretung nach außen scharf geschieden wird von dem inneren Anstellungsverhältnis.

„Das Wesen der direkten Stellvertretung bei Eingehung von Verträgen besteht darin, daß jemand im Namen eines anderen mit der Wirkung kontrahiert, als hätte dieser andere selbst kontrahiert.“ [1]) Diese Vertretungsmacht kann beruhen auf Rechtsgeschäft, dann heißt sie „Vollmacht“ — so wird z. B. auch die Handlungsvollmacht begründet — oder auf anderen Umständen, an welche das Gesetz eine solche Macht knüpft. Hierbei handelt es sich um die sogen. „gesetzliche Vertretung“ — so die Eltern, Vormund usw. — Es sind dies alles Fälle, wo bestimmte Personen kraft ihrer Stellung, zu der sie durch Natur oder Gesetz berufen sind, die vom Gesetz normierten Vertretungsbefugnisse erhalten.

---

[1]) vgl. Laband a. a. O. S. 184.

Ein Mittelding zwischen der rechtsgeschäftlichen Vertretungsmacht und der eben erwähnten gesetzlichen Vertretungsmacht ist die Vollmacht des Prokuristen und des Schiffers. Diese erlangen durch Rechtsgeschäft ihre Stellung und kraft dieser Anstellung die vom Gesetz normierten Vertretungsbefugnisse. Es sind dies die Fälle der sogen. „gesetzlichen Vollmacht". Trotz der äußerlichen Gleichheit eines durch das Gesetz bestimmten Umfanges der Vertretungsmacht kann man doch bei dem Prokuristen und Schiffer nicht von gesetzlicher Vertretungsmacht reden,[1]) vielmehr pflegt man von einer Vollmacht dieser Personen zu sprechen. Der Unterschied liegt in der Möglichkeit der Beschränkung ihrer Vertretungsmacht durch das Innenverhältnis. Denn während der gesetzliche Vertreter nach außen hin alle Rechtshandlungen vornehmen kann, dabei aber von innen durch ein event. Anstellungsverhältnis niemals beschränkt werden kann, sind Prokurist und Schiffer völlig abhängig von ihrem, ihnen etwaige Beschränkungen auferlegenden, Anstellungsverhältnis, d. h. dem der Vertretungsmacht zugrunde liegenden Rechtsgeschäft.[2]) Trotz dieser Abhängigkeit von dem Grundverhältnis muß man aber stets scharf scheiden zwischen diesem inneren Anstellungsverhältnis, sei es Dienstvertrag, Werkvertrag oder Auftrag und dem Verhältnis nach außen, dem Vollmachtsverhältnis.[3]) Beide sind keineswegs immer die äußere und innere Seite desselben Verhältnisses, sondern zwei an sich ver-

[1]) So redet Pappenheim a. a. O. S. 403, 404 ff., 427, 558 usw. fälschlicherweise ständig vom Schiffer als dem gesetzlichen Vertreter des Reeders.

[2]) Daß eine Beschränkung der Prokura auch dem Dritten gegenüber unwirksam ist, der sie kannte, eine Beschränkung der Schiffervollmacht dagegen dem gegenüber, der sie kennt, wirkt, ist für die hier erwähnte Frage völlig unerheblich. Die Tatsache der Beschränkungsmöglichkeit durch ein Innenverhältnis ist für die Unterscheidung von der gesetzlichen Vertretungsmacht allein maßgebend.

[3]) vgl. Lehmann a. a. O. S. 215 und ebenda Anm. 1.

schiedene Verhältnisse, die nur tatsächlich oft zusammentreffen. Es ist jetzt anerkannten Rechtens, daß es Auftrag ohne Vollmacht und ebenso Vollmacht ohne Auftrag gibt.[4]) Das letztere ist bei weitem das häufigere. So haben der Prokurist, der offene Handelsgesellschafter, welcher von der Vertretungsbefugnis nicht ausgeschlossen ist, der vertretende Gesellschafter einer Kommanditgesellschaft, der Vorstand einer Aktiengesellschaft, der Schiffer und andere eine Vollmacht, gleichviel ob sie Auftrag haben oder nicht. Es sind dies alles Fälle, die oben mit dem Namen „gesetzliche Vollmacht" bezeichnet sind. Für sie besonders ist für die Stellvertretungsbefugnis das Bestehen eines Auftrags unerheblich, da die gesetzliche Vollmacht eine Folge der Anstellung ist und der Vertretene selbst gegen seinen Willen von dem Vertreter verpflichtet werden kann, mit anderen Worten die Vollmacht berechtigt den Vertreter, den Vertretenen zu verpflichten, und sie ist allein maßgebend für das Verhältnis Dritten gegenüber. Das ganze Vertretungsverhältnis basiert also auf der Vollmacht. Der Auftrag dagegen regelt nur die inneren Beziehungen zwischen Vertreter und Vertretenen und etwaige Beschränkungen der Vollmacht, aber nur im Verhältnis zwischen beiden.

Insofern ist auch das Auftrags- bezw. Innenverhältnis von Bedeutung für die Vollmacht, als das Erlöschen der Vollmacht von diesem zugrunde liegenden Rechtsverhältnisse abhängt. Doch während das Vollmachtsverhältnis bezüglich des Erlöschens von dem Grundverhältnis abhängt, so ist, wie oben ausgeführt, daraus keineswegs die Folgerung zu ziehen, daß auch eine solche Abhängigkeit bezüglich der Begründung besteht.[2]) Es gibt viel-

---

[1]) vgl. Laband a. a. O. S. 204 ff., Kuhlenbeck a. a. O. S. 138; Meißner a. a. O. S. 160; Matthiaß a. a. O. S. 241; Crome a. a. O. S. 459 ff.; Lehmann a. a. O. S. 213 ff.; Hupka a. a. O. S. 155 ff. usw.

[2]) Dieser Ansicht Planck a. a. O. S. 216 und Düringer-

mehr, wie schon erwähnt, Vollmacht ohne Auftrag und Auftrag ohne Vollmacht.

Die Vollmacht ist ausschließlich maßgebend für das Vertretungsverhältnis und zugleich zum Schutze des Dritten, der Auftrag für das Innenverhältnis zwischen Vertreter und Vertretenen, zum Schutze des Vertretenen.

Diese Trennung von Auftrag und Vollmacht ist insofern von besonderer Wichtigkeit, als durch sie die ganze moderne Stellvertretungsbefugnis des heutigen Rechts eine rein formelle geworden ist. Bei der Vielgestaltigkeit des heutigen Verkehrs wird der Dritte gewöhnlich nicht in der Lage sein das Innenverhältnis zu überblicken und die materiellen Befugnisse des Vertreters zu prüfen. Es tritt daher an Stelle der Berechtigung die Legitimation, sei es durch Urkunden, sei es, daß der Vertreter durch seine Stellung bereits genügend legitimiert wird, wie der Prokurist, Schiffer u. a. m. Wird der Dritte so über die Persönlichkeit des Vertreters aufgeklärt, so hat er bezüglich des Umfanges der wichtigsten Vollmachten (wie die des Prokuristen, Schiffers, Korrespondentreeders usw.) einen Anhalt am Gesetz. Etwaige Beschränkungen dieser Vollmachten durch das Innenverhältnis müssen, falls sie dem gutgläubigen Dritten gegenüber Geltung haben sollen, besonders zur Kenntnis gebracht werden.[1]) Was Erweiterungen des gesetzlichen Umfanges anbetrifft, so unterliegen sie den gewöhnlichen Interpretationsregeln des Bürgerlichen Gesetzbuches und demgemäß besonderer Legitimation. Desgleichen sind auch die Begründung der Vollmacht, Geschäftsfähigkeit des Vertreters, der Einfluß von Willensmängeln,

---

Hachenburg a. a. O. S. 166 im Gegensatz zu der herrschenden Meinung; vermittelnd Dernburg S. 456.

[1]) Ausnahme bei der Prokura, die Dritten gegenüber überhaupt nicht beschränkbar ist, außer höchstens durch Errichtung einer Gesamtprokura oder Einsetzung des Prokuristen als Leiter einer Filiale.

sowie das Handeln als falsus procurator nach bürgerlichem Recht zu beurteilen.[1])

Wie erwähnt, steht die Vollmacht des Schiffers in enger Beziehung zu der des Handlungsbevollmächtigten und Prokuristen, daher ist zur Fixierung der Vollmacht des Schiffers ein Vergleich dieser drei Vollmachten geboten.

„Eine Handlungsvollmacht“ ist die Vollmacht, die auf den Betrieb eines Handelsgewerbes oder den Abschluß einer unbestimmten Reihe von Geschäften gerichtet ist, wenn diese Geschäfte zu einem Handelsgewerbe gehören (§ 54 HGB.). Und zwar erstreckt sich die Vollmacht auf alle Geschäfte und Rechtshandlungen, welche der Betrieb eines derartigen Handelsgewerbes oder die Vornahme derartiger Geschäfte gewöhnlich mit sich bringt. Sechs Rechtshandlungen fallen aber in den Rahmen der Handlungsvollmacht nur, wenn der Vollmachtgeber dies besonders angeordnet hat, dies gilt auch für eine erteilte Generalvollmacht. Es sind dies die Veräußerung und Belastung von Grundstücken, Aufnahme von Darlehen, Eingehung von Wechselverbindlichkeiten, Übertragung der Handlungsvollmacht an Dritte und Prozeßführung.

„Die Vollmacht des Prokuristen“ ist umfassender. Prokurist ist derjenige, der vom Inhaber des Handelsgeschäfts oder seinem gesetzlichen Vertreter mittels ausdrücklicher Erklärung dazu gemacht ist (§ 48 HGB.). Seine Vollmacht umfaßt das gesamte Gewerbe des Vollmachtgebers und darüber hinaus nicht nur die Maßregeln, welche gerade zu dem Gewerbe des Vollmachtgebers gehören, sondern alle Geschäfte, die überhaupt in dem Betriebe irgend eines Handelsgewerbes vorkommen können. Nur die Veräußerung und Belastung von Grundstücken und die Weiterübertragung der Prokura ist ihm versagt, während er aber Handlungs- und Generalvollmacht erteilen kann.

---

[1]) vgl. Lehmann a. a. O. S. 214; Dernburg S. 487; Düringer-Hachenburg S. 164ff. u. a. m.

„Die Vollmacht des Schiffers“ ist, wenngleich auch ihr Umfang gesetzlich in ähnlicher Weise festgelegt ist, doch den Umständen entsprechend stets wechselnd, je nachdem das Schiff sich im Heimatshafen befindet, wo sie aufs äußerste beschränkt ist, oder außerhalb desselben oder ein dringendes Bedürfnis, oder eine amtlich festgestellte Notwendigkeit vorhanden ist.[1])

Wie die Prokura eine besondere Handlungsvollmacht ist, so kann man auch die Vollmacht des Schiffers als eine solche bezeichnen. Sie ist bedeutend weiter als eine gewöhnliche Handlungsvollmacht, und außerhalb des Heimathafens steht sie auf einer Stufe mit der Prokura, die auf eine Zweigniederlassung beschränkt ist. Außerhalb des Heimathafens ist der Schiffer befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen. Er darf Frachtverträge eingehen, auch ist er zur Prozeßführung event. auch zur Aufnahme von Darlehen, Bodmerei, ja sogar zum Verkauf des Schiffes berechtigt.

Aus alledem ergibt sich folgendes: Der Schiffer wird angestellt durch Rechtsgeschäft wie ein Handlungsbevollmächtigter und hat außerhalb des Heimathafens gewissermaßen die Stellung eines Prokuristen in Beziehung auf das Schiff, „diese schwimmende Filiale des Reeders“, und die Ausführung der Reise.

Betrachten wir nun die Vollmacht des Schiffers im einzelnen.

Die Hauptfrage ist diejenige nach dem Umfange der Vollmacht. Hier muß man entsprechend der wechselnden Natur dieses eigenartigen Vollmachtsverhältnisses zweierlei unterscheiden, nämlich den Umfang der Vollmacht innerhalb des Heimathafens und außerhalb des Heimathafens.

---

[1]) vgl. Laband a. a. O. S. 220.

III. Der Umfang der Schiffervollmacht.

a) Innerhalb des Heimathafens.

Wenn das Schiff (selbstverständlich nicht der Schiffer allein) sich im Heimatshafen befindet, so wird der Reeder gewöhnlich in der Lage sein, alle erforderlichen Verfügungen selbst zu treffen oder für eine geeignete anderweitige Vertretung zu sorgen, falls er nicht persönlich anwesend sein sollte.[1]) Aus diesem Grunde sind die Befugnisse des Schiffers erheblich beschränkt, wenn das Schiff sich im Heimatshafen befindet. Hier spielt, wie bei der ganzen Stellung des Schiffers überhaupt, freilich mutatis mutandis, das Prinzip der äußeren Erkennbarkeit eine große Rolle. Die moderne Gesetzgebung hat an Stelle des Wohnorts der Reeder in früheren Rechten im Anschluß an die Registriergesetzgebung das fingierte Domizil des Schiffes, den Heimatshafen gesetzt.[2]) Es hat dies seinen Grund darin, daß der Dritte leichter erkennen kann, ob sich das Schiff in seinem Heimatshafen, als ob es sich am Wohnorte der Reeder befindet. Die Tatsache allein, daß das Schiff sich im Heimatshafen befindet, genügt, um den Schiffer in der in § 526 angegebenen Weise zu beschränken, wonach Rechtsgeschäfte des Schiffers den Reeder nur dann verpflichten, wenn er auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist. Ausnahmsweise zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Schiffer selbst befugt. Im Interesse der Rechtssicherheit muß man eine genaue Grenze ziehen, ob sich das Schiff in oder außerhalb des Heimathafens befindet. Ist es

---

[1]) Prot. 1880—1883.

[2]) Dem Heimatshafen sind auf Grund des Einführungsgesetzes auf dem Wege partikularer Gesetzgebung in verschiedenen Partikularstaaten die sogen. Revierhäfen gleichgestellt. Vgl. Wagner a. a. O. S. 161 Anm. 27, S. 246; vgl. Schaps a. a. O. S. 845, 846.

im Heimatshafen, so hat der Schiffer, auch wenn der Reeder abwesend ist oder nicht für geeignete Vertretung gesorgt hat,[1]) dennoch nur die Befugnisse aus § 526 HGB., andernfalls treten, auch wenn das Schiff sich in der Nähe des Heimathafens oder der ihm gleichgestellten Revierhäfen befindet, oder wenn der Reeder auch persönlich außerhalb des Heimathafens gegenwärtig sein sollte, durchaus die Rechtssätze über die Befugnisse außerhalb des Heimathafens in Geltung. Der Dritte, dem die Anwesenheit des Reeders bekannt ist, hat nicht die Verpflichtung, denselben hinzuzuziehen.[2]) Anders verhält es sich hier beim Schiffer. Wenn es auch für den Umfang seiner Vollmacht dem Dritten gegenüber nicht darauf ankommt, ob er die Weisung des Reeders einholen kann,[3]) so würde sich doch aus § 534 — sofern er Kenntnis von der Anwesenheit des Reeders hat und es die Umstände gestatten — für ihn die Verpflichtung ergeben, Verhaltungsmaßregeln nachzusuchen. Eine Beschränkung des Umfanges nach § 526 tritt aber keinesfalls ein.

Die Beschränkung der Befugnisse des Schiffers nach § 526 wird außer der daselbst in Abs. 2 genannten Ausnahme noch durch mehrere andere Ausnahmen durchbrochen.

Die Ausnahmen sind folgende: Eine ausdrückliche Ausnahme ist für die Annahme der Schiffsmannschaft gesetzt. § 526 Abs. 2 sagt: Zur Annahme von Schiffsmannschaft ist der Schiffer auch im Heimatshafen befugt.[4]) Befugt heißt im Verhältnis des Schiffers zum Reeder „erlaubt". Der Reeder wird daher, wenn er auch die vom Schiffer geschlossenen Heuerverträge gegen sich gelten lassen muß, stets selbst bei der Anmusterung mit-

---

[1]) Prot. 1885.

[2]) A. M. Ehrenberg a. a. O. S. 186, 199.

[3]) vgl. Perels a. a. O. Bd. 58 S. 4.

[4]) Wie auch nach sämtlichen frühen Quellen, vgl. oben S. 10 Anm. 8 und S. 22 Anm. 1.

wirken können, ja der Schiffer hat sogar vom Reeder selbst angenommene Personen unter die Mannschaft aufzunehmen.[1]) Andererseits ist auch in solchen Fällen der Schiffer nach § 513 dafür verantwortlich, daß das Schiff gehörig bemannt ist. Er wird für berechtigt erachtet werden müssen, die Führung des Schiffes niederzulegen, wenn ihm eine ungenügende oder unbrauchbare Schiffsmannschaft aufgedrängt wird.[2]) Das Maschinenpersonal pflegt der Maschinist und diesen der Reeder anzustellen.[3]) Die Annahme von Schiffsmannschaft wird meist durch die nötig gewordene Entlassung alter Mannschaft bedingt sein. Aus diesem Grunde ist der Schiffer unzweifelhaft auch zur Auszahlung der Heuer und Entlassung der Mannschaft befugt, und zwar nicht nur außerhalb, sondern auch innerhalb des Heimathafens.[4])

Eine weitere Ausnahme normiert § 761 HGB. Danach ist der Schiffer auch im Heimatshafen zur passiven prozessualen Vertretung des Reeders, soweit dessen Haftung mit Schiff und Fracht in Anspruch genommen wird, verpflichtet. Schließlich ist, wie das Gesetz stillschweigend voraussetzt, der Schiffer nach § 642 Abs. 1 HGB. zur Ausstellung der Konnossemente auch im Heimatshafen verpflichtet und berechtigt, ja wie Wagner a. a. O. S. 247 mit Recht folgert, zur Vornahme aller Rechtsakte, die mit dem Konnossement in unmittelbarem Zusammenhange

---

[1]) vgl. Prot. 1965; Lewis a. a. O. I S. 132; Wagner a. a. O S. 248.

[2]) vgl. Boyens a. a. O. § 526 Note 4 Prot. 1974; Makower a. a. O. § 526 Anm. 3.

[3]) Wagner a. a. O. S. 247; Gareis-Fuchsberger a. a. O. S. 1946; Lewis a. a. O. bei Endemann a. a. O. S. 87; Schaps a. a. O. S. 187.

[4]) Derselben Ansicht Pappenheim a. a. O. S. 558; Perels a. a. O. Bd. 58 S. 5. Letzterer hält deshalb den § 526 mit Unrecht für verbesserungsbedürftig; vgl. hierüber unten Abschn. IV.

stehen,[1]) wie Empfangnahme und Auslieferung der Ladung, Empfangnahme der Konnossementsfracht und Geltendmachung der Ansprüche aus dem Konnossement. Eine Folge davon, daß der Schiffer nach § 567 f. und 592 ff. HGB. die Ladung und Löschung zu besorgen hat, ist die Berechtigung des Schiffers zum Engagement der dazu nötigen Hilfskräfte auch im Heimatshafen.[2]) Abgesehen von diesen Ausnahmen, welche teils nach Gewohnheitsrecht, Gesetz, oder nach Lage der Sache auch im Heimatshafen zu den Befugnissen des Schiffers gehören, ist die Geltung des § 526 eine zwingende. Der Wille des Gesetzgebers ist, dem Reeder im Heimatshafen wo er gewöhnlich in der Lage sein wird, seine Geschäfte selbst wahrzunehmen, die freie Verfügung in den sein Schiff betreffenden Angelegenheiten zu verschaffen. Daher betreffen die wenigen Ausnahmen, welche ein Handeln des Schiffers unabhängig vom Reeder gestatten, nur die unumgänglich notwendigen Dinge, welche sich der Natur der Sache nach nicht von den Funktionen des Schiffers trennen lassen, oder welche in unmittelbarstem Zusammenhange mit den vom Gesetz genannten Ausnahmen stehen.

Im Gegensatz zu früher, wo die Vertretungsbefugnisse im Heimatshafen geringerer Beschränkung unterlagen,[3]) indem der Schiffer unbedeutende und gewöhnliche Reparaturen, den Ankauf kleiner Schiffsbedürfnisse und die Annahme nicht gefährlicher Stückgüter zu einer vom Reeder bewilligten Reise vornehmen durfte, ist dies dem Schiffer nach § 526 nicht mehr erlaubt. Liegt es im Willen des Reeders, daß der Schiffer derartige oder ähnliche Handlungen vornehmen darf, so wird er seinem

---

[1]) Derselben Ansicht Lehmann a. a. O. S. 257; Schaps a. a. O. S. 187; Perels a. a. O. Bd. 58 S. 5; Boyens a. a. O. I S. 273.

[2]) vgl. Hanseatisches OLG. im H. Bl. 1887 Nr. 128; Seuffert a. a. O. 43 S. 317; Schaps a. a. O. S. 188.

[3]) vgl. Cropp a. a. O. S. 457 ff.; Wagner a. a. O. S. 246.

Schiffer eine über die gesetzlichen Schifferbefugnisse hinausgehende Vollmacht, die er schon im Anstellungsvertrage erteilen kann, geben. Aber auch wenn der Schiffer keine besondere Vollmacht hat, so wird er für derartige außergewöhnliche Geschäfte, die doch sicher stets von einer gewissen Notwendigkeit bedingt zu sein pflegen, mittels der Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 ff. BGB.) oder ungerechtfertigter Bereicherung (§§ 812 ff. BGB.) Ersatz beanspruchen können.

Jedenfalls gilt der Grundsatz, daß der Schiffer kraft seiner Stellung als solcher außer in den oben geschilderten Ausnahmen den Reeder nicht verpflichten kann, solange er im Heimatshafen ist. Die Stellung des Schiffers, sobald das Schiff den Heimatshafen verlassen hat, ist eine von Grund aus verschiedene.

b) Außerhalb des Heimathafens.

Außerhalb des Heimathafens ist der Schiffer dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen — auch öffentlichrechtliche [1]) — vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Bemannung, die Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.

In der Fremde, also dort, wo der Reeder ohne Schädigung seiner Interessen nicht in der Lage ist, persönlich seine Geschäfte leiten zu können, hat der Schiffer die erwähnten Befugnisse. § 527 stellt hier das Prinzip auf, welches in den §§ 528 bis 530 wieder zugunsten des Reeders in Beziehung auf unsicherere Geschäfte eingeschränkt wird.

Das Gesetz macht den Schiffer gleichsam zu einem Generalhandlungsbevollmächtigten des Reeders, jedoch mit zum Teil noch weiteren Befugnissen, so daß seine Stellung zwischen dem

---

[1]) vgl. Perels a. a. O. Bd. 58 S. 6.

Prokuristen und Handlungsbevollmächtigten sich befindet.[1]) Der Schiffer ist nicht Vertreter des Reeders in dessen gesamten Geschäftsbetrieb wie der Prokurist, sondern nur als Führer eines bestimmten Schiffes auf einer bestimmten Reise,[2]) die natürliche Folge seiner Anstellung. Sobald der Schiffer mit seinem Schiff[3]) sich außerhalb des Heimathafens befindet, ist seine Stellung fast die eines auf die Leitung einer Filiale beschränkten Prokuristen, er ist dann gleichsam der Prokurist des Schiffes „dieser schwimmenden Filiale des Reeders".

Er ist gesetzlich befugt, alle Geschäfte, die diese konkrete Reise[4]) mit sich bringt, vorzunehmen. Geschäfte, welche die Ausführung der Reise „mit sich bringt", bedeutet nicht, „erforderlich macht", sondern es genügt, wenn sie mit derselben „im Zusammenhange stehen".[5])

Eine genaue Spezialisierung aller der Geschäfte, welche dem Schiffer gesetzlich erlaubt sind, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Es ist Sache der Rechtsprechung, dies je nach Lage der Umstände von Fall zu Fall zu entscheiden. Was in dem einen Falle erlaubt ist, kann für den anderen durchaus verboten sein.

Mehr wie sonstwo muß gerade vom Schiffer Treu und Glauben erfordert werden, zumal ihm ja auch ungewöhnliche Geschäfte und im Falle der Notwendigkeit selbst der Verkauf des Schiffes erlaubt sind.[6])

---

[1]) s. oben S. 27 ff.

[2]) vgl. Lehmann a. a. O. S. 258 Anm. 1; Schaps a. a. O. ausführlich S. 188.

[3]) vgl. Boyens a. a. O. I S. 373.

[4]) Daß nur dieses konkrete Schiff und diese konkrete Reise gemeint ist, geht aus der ganzen Stellung des Schiffers sowie dem Wortlaut des § 527 hervor, „des" Schiffes, „der" Reise. Andernfalls hätte der Gesetzgeber unzweifelhaft gesagt „eines" Schiffes, „einer" Reise.

[5]) s. eingehende Kasuistik bei Schaps a. a. O. S. 188.

[6]) vgl. Schaps a. a. O. S. 189 Anm. 3.

Während so der Schiffer fast völlig die Stellung eines Prokuristen einnimmt, so ist er doch nicht wie dieser — und ähnlich wie dieser der Korrespondentreeder — zu allen Geschäften, welche der Betrieb irgend einer Reederei, sondern nur zu solchen, welche der Betrieb derjenigen Reederei, bei der er angestellt ist, mit sich bringt, befugt.[1]) Es ist ihm vielmehr gleich dem Handlungsbevollmächtigten, um den Ausdruck zu gebrauchen, der Branchewechsel untersagt. Er muß stets die Bestimmung des Schiffes aufrechterhalten und darf z. B. nicht etwa aus einem Passagierdampfer einen Walfischfänger machen oder dergleichen.[2])

Der Satz „soweit es die Ausführung der konkreten Reise mit sich bringt" ist stets als oberste Richtschnur für die Handlungen des Schiffers aufzufassen, und weiter noch dahin zu ergänzen „und soweit es das Interesse des Reeders in Hinsicht auf diese schwimmende Filiale erheischt". In diesem Sinne ist der Schiffer nicht nur zur Eingehung von Frachtverträgen gemäß § 527 Abs. 2 befugt, er ist auch berechtigt, vom Reeder geschlossene Frachtverträge zu modifizieren und zu annullieren.[3]) Ebenso wie der Schiffer zum Abschlusse all solcher Verträge berechtigt ist, muß ihm in gleicher Weise das Recht zugesprochen werden, alle die Handlungen gültig vornehmen zu können, die zur ordnungsmäßigen Erledigung all dieser Geschäfte nötig sind, so kann sich z. B. der Schiffer über lästige Frachtverträge vergleichen,[4]) Schiffsgläubigeransprüche des Empfängers wegen der Ladung vergleichs-

---

[1]) vgl. Prot. 1885; Boyens a. a. O. S. 373 ff.

[2]) Wagner a. a. O. S. 349; Schaps a. a. O. S. 188 Anm. 1.

[3]) vgl. dagegen Ullrich I Nr. 27, 36; dafür Ullrich II Nr. 332; LG. Hamburg im HBl. 1882 S. 248; OAG. Lübeck (Seuffert 12 Nr. 292 und Entsch. in Brem. Zivilrechtssachen 4 S. 33 ff.); RG. (bei Grünewald a. a. O. S. 135 und Bd. 36 S. 3; hier a. M. Lehmann a. a. O. S. 258 Anm. 4); und Schaps S. 190 Anm. 9.

[4]) HG. Hamburg im HBl. 1878 S. 184.

weise erledigen,[1]) zuviel gezahlte Fracht zurückerstatten,[2]) die Fracht einkassieren,[3]) u. a. m.[4])

Auch zur Anstellung von Klagen, soweit sie sich auf seinen Wirkungskreis beziehen, ist der Schiffer daher ermächtigt, und zwar auch über den Umfang seiner eigentlichen Vertretungsbefugnisse hinaus aus vom Reeder geschlossenen und vom Schiffer auszuführenden Verträgen,[5]) oder aus Delikten, von denen das Schiff betroffen wird,[6]) ferner in Prisensachen. Hier kann er nicht nur die Freigabe des Schiffes, sondern auch Schadensersatz und Lösegeld beanspruchen.[7]) Auch zur Stellung von Strafanträgen und anderen Erklärungen öffentlichrechtlicher Natur, ist der Schiffer ohne weiteres für legitimiert zu erachten, ebenso zur Festsetzung der Bergungs- und Hilfskosten im besonderen Verfahren vor den Strandbehörden.[8]) Das ganze Klagerecht des Schiffers hat ebenfalls seinen Grund darin, ihm die ordnungsmäßige Abwicklung aller mit der Ausführung der Reise zusammenhängenden Geschäfte zu ermöglichen.

Da der Schiffer aus fremdem Rechte klagt, hat er sich natürlich auch als Vertreter des Reeders zu bezeichnen.

Passiv legitimiert ist der Schiffer dagegen nur für solche Klagen, die das Seevermögen des Reeders betreffen (§§ 696, 751, 761 HGB.), und zwar auch dann, wenn sich das Schiff im Heimatshafen befindet.[9]) Die gegen den Schiffer er-

---

[1]) Ullrich II Nr. 207.

[2]) OAG. Lübeck vom 13. 1. 1870 bei Kierulff 6 S. 10.

[3]) Prot. 1886.

[4]) vgl. eingehend Schaps a. a. O. S. 190 und Boyens a. a. O. S. 374 f.

[5]) ROHG. bei Stegemann, Rechtspr. 3 S. 249.

[6]) Prot. 3785.

[7]) vgl. Perels a. a. O. S. 10 und 11 Bd. 58.

[8]) StrandO. Abschn. 5.

[9]) Über Gerichtsstand siehe ausführlich Pappenheim a. a. O. S. 241 ff. und S. 363 Anm. 1.

gangenen Urteile sind auch gegenüber dem Reeder wirksam.

Über die Auslegung dieses Satzes ist ein harter Kampf der Meinungen entbrannt. Der größte Gegensatz besteht zwischen dem Vertreter der jetzt herrschenden Meinung Pappenheim,[4]) der den Schiffer im Prozeß völlig als Partei aufgefaßt wissen will und Brodmann,[2]) der in ihm, entsprechend der sonstigen Stellung des Schiffers, nur den Vertreter des Reeders erblickt.[3])

Beide so verschiedenen Ansichten gehen auf die Entstehungsgeschichte der Bestimmung zurück: Das gegen den Schiffer ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Reeder wirksam.

Wie ist es nun möglich, aus ein und derselben Stelle so verschiedenes herauszulesen. Ein Blick auf die Entstehungsgeschichte wird dies lehren.

Die ursprüngliche Form des § 761 (Prot. 1894, wie Brodmann S. 599 ganz richtig bemerkt, inmitten der Normen, welche die Vertretungsbefugnisse des Schiffers regeln) lautete § 6 des Entwurfes:

> „Der Schiffsgläubiger, welcher gegen den Reeder einen Anspruch verfolgt, um aus Schiff und Fracht sich zu befriedigen, kann den Schiffer belangen, solange dieser das Schiff führt. Ein auf diesem Wege gegen den Schiffer erwirktes Urteil, wird gegen den Reeder in Schiff und Fracht vollstreckt."

---

[1]) Pappenheim a. a. O. S. 235 ff., 247, 250.

[2]) Brodmann bei Goldschmidt Zeitschrift, Bd. 58 S. 595 ff.; desgl. Wittmack, KritVSchr. Bd. 42 S. 461.

[3]) Vermittelnd Schaps § 696 Anm. 7; Boyens I S. 193, 194, II, VII; Die Stellung von Cosack S. 170, 6; Mittelstein S. 191 und Schröder S. 309 ist nicht ersichtlich, da eine nähere Begründung fehlt.

In der 332. Sitzung, in der die Neugestaltung der Vorschriften über Schiffsgläubigerrechte beraten wurde, lautete § 5 des Entwurfes (Prot. 2850):

> „Der Schiffsgläubiger, welcher sein Pfandrecht verfolgt, kann sowohl den Reeder als den Schiffer belangen, den letzteren auch dann, wenn das Schiff im Heimatshafen liegt."

In der 342. Sitzung (Prot. 2927 ff.) wurde die schon in der 333. Sitzung angeregte Frage erörtert, ob man diesem § 5 gegenüber die obige Bestimmung einfach streichen könne.

> „Von seiten des Referenten wurde dies bejaht, weil der Schlußsatz der früheren Bestimmung, um den allein es sich noch handeln könne, früher, bevor die rechtliche Natur der beschränkten Haftbarkeit des Reeders genügend festgestellt gewesen, nur deshalb aufgenommen sei, um die irrige Ansicht auszuschließen, als solle das gegen den Schiffer ergangene Erkenntnis gegen den Reeder auch insoweit wirksam sein, als dieser persönlich hafte.

Von anderer Seite wurde noch bemerkt: Diese Bestimmung sei von großer praktischer Bedeutung, weil sie das Mißverständnis ausschließe, als könne der Reeder nach Durchführung des Prozesses gegen den Schiffer eine wiederholte gerichtliche Verhandlung der Sache mit ihm selbst und eine neue Urteilsfällung beantragen. Durch den fraglichen Satz werde deutlich hervorgehoben, daß der Schiffer als selbständiger Kurator des Schiffsvermögens befugt sei, und die Stellung des Schiffers in das rechte Licht gesetzt. Da allerdings kein genügender Anlaß vorhanden sei, wiederholt auszusprechen, daß Schiffsschulden nur aus Schiff und Fracht befriedigt werden müßten, werde beantragt, zu § 5 den Zusatz anzunehmen, daß der Reeder das gegen den Schiffer erlassene Erkenntnis gegen sich anerkennen müsse. Auf den Ein-

wand, daß gerade ein solcher Zusatz zu der Ansicht führen würde, als sei ein solches Erkenntnis gegen den Reeder auch insoweit bindend, als er persönlich hafte, ward entgegnet, daß diese Ansicht schon durch die Fassung des § 5 ausgeschlossen werde.

Ein anderes Mitglied hielt die Beibehaltung des fraglichen Satzes deshalb für erforderlich, damit die Meinung ferngehalten werde, als solle ein gegen den Schiffer ergangenes Erkenntnis nicht allein gegen den Reeder, sondern auch gegen den Eigentümer des Schiffes, der Nichtreeder sei, Geltung haben.

> „Darauf wurde mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen, den Zusatz zu machen, daß der Reeder schuldig sei, das gegen den Schiffer erlassene Erkenntnis gegen sich anzuerkennen, und sodann mit 6 gegen 5 Stimmen die Streichung der früheren Bestimmung: — der Schiffsgläubiger, welcher gegen den Reeder einen Anspruch verfolgt, um aus Schiff und Fracht sich zu befriedigen, kann den Schiffer belangen, solange dieser das Schiff führt. Ein auf diesem Wege gegen den Schiffer erwirktes Urteil wird gegen den Reeder in Schiff und Fracht vollstreckt — genehmigt.“

Bei der Erörterung der gestrichenen Bestimmung in der 228. Sitzung (Prot. 1909 ff.) ist ständig nur davon die Rede, daß der Schiffer den Reeder passiv vertreten solle und wird am Schluß der Debatte noch hervorgehoben, und allgemein anerkannt, daß in allen Fällen, in welchen der Schiffer den Reeder vor Gericht zu vertreten im Gesetz ermächtigt werde, dadurch der Reeder von der Teilnahme am Prozeß nicht ausgeschlossen sein solle.

Es ist also ständig von der Vertretung des Reeders im Prozeß durch den Schiffer die Rede. Daß der Schiffer also nach der Entstehungsgeschichte nur Partei sei, ist nicht richtig

und aus dem einen Satz: daß der Schiffer als selbständiger Kurator des Schiffsvermögens befugt sei, nach dem ganzen Zusammenhange nicht zu folgern. Es hieße den Satz völlig aus dem Zusammenhange herausreißen, wie es Pappenheim und seine Anhänger [1]) auch tun und die von der Konferenz immer und immer wieder betonte Vertretereigenschaft des Schiffers in den Hintergrund drängen. — Wie Brodmann mit Recht hervorhebt,[2]) ist der streitige Satz gerade aufgenommen worden, um dem Mißverständnis zu begegnen als handle es sich bezüglich der Klage des Schiffsgläubigers in Schiffer und Reeder um zwei verschiedene Rechtssubjekte! Auch nach der Entstehungsgeschichte ist der Schiffer der Vertreter des Reeders. Doch verfällt hier Brodmann in den entgegengesetzten Fehler, indem er einseitig die Vertretereigenschaft des Schiffers betont. Die Wahrheit liegt wie so oft in der Mitte. — Inwieweit die Auffassung berechtigt ist, daß der Schiffer Partei sei, wird unten erörtert werden. Vorläufig bedarf nur der aus der Entstehungsgeschichte gewonnene Satz:

„Der Schiffer ist Vertreter des Reeders“

besonderer Beachtung.

Welcher Art ist nun diese Vertretungsmacht? So oft die Vertretung erwähnt wird, ist stets von Befugnis die Rede. Befugnis oder Berechtigung ist aber Vollmacht, und wenn gesetzlich festgelegt, gesetzliche Vollmacht.[3]) Der Schiffer ist also stets gesetzlich Bevollmächtigter, was Brodmann ungenau mit rechtsgeschäftlich bevollmächtigter Vertreter, und Pappenheim, Boyens und Schaps mit gesetzlicher Vertreter bezeichnet, ein Umstand, der zu den meisten Unklarheiten bei der Rechtsstellung des Schiffers Veranlassung gibt. Der Schiffer ist also stets

---

[1]) Perels a. a. O. Bd. 58 S. 9 und 10.

[2]) Brodmann bei Goldschmidt S. 600.

[3]) s. oben S. 27 ff.

und so auch hier gesetzlich Bevollmächtigter des Reeders. Der Zweck dieser prozessualen Vertretung ist der, daß hier dem Gläubiger die Möglichkeit gegeben werden soll, den Schiffer statt des Reeders zu belangen: „Der Gläubiger soll nicht gezwungen sein, den Reeder zu suchen, um Ansprüche gegen das Schiff zu erheben, was namentlich bei ausländischen Schiffen ihm häufig unmöglich wäre" (Boyens II, VII), „es wäre unbillig, von dem Gläubiger zu verlangen, daß er sich direkt an dem ihm vielleicht selbst dem Namen nach unbekannten, in der Ferne weilenden Reeder oder Ausrüster oder gar an die einzelnen Mitreeder halte" (Ehrenberg S. 265).

Wie Schaps § 696 Anm. 7 und Brodmann S. 596 mit Recht bemerken, würde man zu ganz unmöglichen Resultaten gelangen, wenn man nur einen Augenblick vergessen würde, daß der Schiffer auch nach § 761, 2 HGB. nichts anderes ist, als der Vertreter des Reeders. Er führt den Prozeß stets nur für Rechnung dessen, den er angeht.[1]) Behält man also diesen Satz ständig im Auge, so muß man 2 Fälle unterscheiden, deren Vermischung wohl die hauptsächlichste Ursache zu der ganzen Streitfrage geworden ist.

1. Der Reeder ist als Partei benannt, so daß das Vertretungsverhältnis berücksichtigt werden kann. In diesem Falle ist es analog wie bei der Vertretung einer prozeßunfähigen Partei durch ihren gesetzlichen Vertreter mit den Abweichungen, die sich eben aus der Prozeßfähigkeit der vertretenen Partei, des Reeders, ergeben. So kann der Reeder jederzeit ohne Zustimmung des Gegners in den Rechtsstreit eintreten, Klage und Urteil bezeichnen ihn als Partei, die Vollstreckung geht direkt gegen ihn. Es sind hier keinerlei Besonderheiten und falls der Reeder nicht in den Rechtsstreit eintritt, wird dieser genau so geführt, als ob eine prozeßunfähige Partei vertreten würde.

---

[1]) vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 265.

2. Der Reeder ist **nicht** benannt. Hier liegt die Schwierigkeit. Es ist nicht zu leugnen, daß der Schiffer in gewissem Sinne auch als **Partei**[1]) aufgefaßt werden muß, wenngleich der Satz: Der Schiffer ist der **Vertreter** des Reeders, nicht außer acht gelassen werden darf. Daß der Schiffer auch Partei ist, ergibt der Satz: der Schiffer ist selbständiger Kurator des Schiffsvermögens, ferner die überall zutage tretende Meinung, daß die Klage gegen den Schiffer **als solchen**, das Urteil gegen den Schiffer **als solchen** gerichtet werden kann. Danach ist der Schiffer zweifellos **Partei**.

Diese anormale Stellung des Schiffers ist aber weiter nichts, als die Konsequenz der im Interesse des Gläubigers eingeführten Vertretungspflicht des Schiffers im Prozeß für den Reeder.

Der Dritte soll nicht nötig haben, den Reeder zu suchen; wie **Ehrenberg** richtig ausführt, wird er auch oft nicht in der Lage sein, diesen zu benennen. Um nun das Recht des Dritten nicht illusorisch zu machen, war die notwendige Konsequenz, daß er in diesem Falle den Vertreter **als solchen** belangen und entsprechend ein Urteil gegen diesen erzielen konnte, falls der Reeder gar nicht benannt wurde. Nur insofern ist der Schiffer **Partei**.

Im übrigen geht auch dieser Prozeß auf Rechnung des Reeders, der Schiffer ist auch hier **nur** sein Vertreter, und ist es dem Reeder jederzeit unbenommen, in den Prozeß einzutreten,[2]) da ja das Interesse des Dritten an der Persönlichkeit

---

[1]) **Pappenheim** a. a. O. S. 235 ff.; **Perels** a. a. O. S. 9 u. 10.

[2]) So mit Recht **Ehrenberg** S. 265; a. M. **Pappenheim** S. 236 Anm. 2 und **Boyens** I S. 194. — Damit der Reeder sich als Nebenintervenient beteiligen könne, war die besondere Hervorhebung der Prot. 1911 nicht nötig, „daß in allen Fällen, in welchen der Schiffer den Reeder vor Gericht im Prozeß zu **vertreten** ermächtigt werde, dadurch der Reeder von der Teilnahme am Prozeß nicht ausgeschlossen sein solle.“ Hierdurch wird nur die Ansicht Ehrenbergs bestätigt, und

des Schiffers nur so weit geht, als er durch ihn auch ohne den Reeder zu seiner Befriedigung gelangen kann. — Tritt der Reeder nicht ein, so ergeht also das Urteil gegen den Schiffer und kann nach § 164 ZVG. die Zwangsvollstreckung gegen den Schiffer angeordnet werden.

Um nun eben dem Mißverständnis entgegenzutreten, daß der Schiffer dadurch, daß die Vertretung im alleinigen Interesse des Dritten so weit getrieben ist, daß sogar Klage und Urteil gegen den Schiffer gehen, was doch völlig Parteistellung zu sein scheint, um nun dem Mißverständnis entgegenzutreten, daß dadurch der Schiffer unter Vernichtung seiner Vertretereigenschaft Partei sei, und somit zwei verschiedene Rechtssubjekte geschaffen seien, erinnert der Gesetzgeber rechtzeitig wieder daran, daß dieser Schluß nicht gezogen werden dürfe, er betont, daß der Schiffer nur der gesetzlich bevollmächtigte Vertreter sei und weiter nichts, wenn er sagt:

Das gegen den Schiffer ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Reeder wirksam.

Der Gesetzgeber betont hier nur, was selbstverständlich ist, und daß auch in diesem Falle direkt gegen den Reeder vollstreckt werden kann.[1])

Mit dieser Auffassung stehen auch die §§ 164, 166 ZVG. im Einklang.

Was die Legitimation des Schiffers im übrigen betrifft, so ist er für Klagen oder Widerklagen auf Grund persönlicher

---

hervorgehoben, daß der Schiffer eben nicht Partei, sondern nur, wenn auch nicht gesetzlicher, so doch gesetzlich bevollmächtigter Vertreter des Reeders ist, der, da er prozeßfähig ist, auch jederzeit in den Rechtsstreit eintreten kann. Es wird hier eben der Meinung entgegengetreten, als sei der Schiffer Prozeßpartei.

[1]) vgl. auch Boyens I S. 194; a. M. Pappenheim S. 250 Anm. 3, dessen Ansicht von der Entstehungsgeschichte keineswegs bestätigt wird.

Haftung des Reeders keinesfalls legitimiert, eine Folge aus dem Grundsatze, daß der Schiffer den Reeder persönlich nicht verpflichten kann.[1])

1. Einschränkungen durch das Gesetz.

Wie oben erwähnt erleidet das Prinzip des § 527 verschiedene Einschränkungen zugunsten des Reeders bezüglich der unsicheren Geschäfte, die an sich unter den Rahmen der Vertretungsbefugnis fallen würden. Es sind dies die Kreditgeschäfte, d. h. solche, bei denen die dem Reeder obliegende Leistung nach dem Willen der Parteien dem Reeder kreditiert wird.[2]) Besonders hebt § 528 der sich auf alle überhaupt möglichen Kreditgeschäfte bezieht,[3]) die Aufnahme von Darlehen, die Eingehung von Käufen auf Borg und die Bodmereigeschäfte hervor.

Zu diesen Geschäften ist der Schiffer nur beschränkt legitimiert. Das Bodmereigeschäft darf er nur, wenn es zur Ausführung der Reise notwendig war, die anderen Kreditgeschäfte, wenn sie zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig waren, gültig abschließen, sämtliche aber nur, soweit dies zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist, wobei natürlich nicht nach Heller und Pfennig gerechnet werden kann.[4]) Hier ist für den Kreditgeber eine Erkundigungspflicht normiert, ob ein entsprechendes und überhaupt abstellbares Bedürfnis vorliegt,[5]) ebenso muß der gewährte Kredit auch in den Grenzen des wirklichen Bedürfnisses bleiben (§ 680 HGB.).

---

[1]) vgl. Koch, AHGB. Art. 455 Note 12; Schaps a. a. O. S. 190.

[2]) vgl. Wagner S. 251 ff.; Lehmann a. a. O. S. 258 Anm. 8; Ehrenberg a. a. O. S. 58.

[3]) vgl. Wagner a. a. O. S. 252 Anm. 12.

[4]) vgl. OAG. Marienwerder in Buschs Arch. 20 S. 283.

[5]) vgl. Wagner S. 252 und eingehend Schaps a. a. O. S. 191 Anm. 2. Ob der Bedürfnisfall eines gewöhnlichen Kreditgeschäfts oder

Während so der Kreditgeber die objektiven Verhältnisse eingehend zu prüfen hat, ist er dazu bezüglich der subjektiven Verhältnisse des Schiffers nicht verpflichtet. Der Dritte wird gewöhnlich nicht in der Lage sein, im voraus zu beurteilen, ob der Schiffer das Geld wirklich verwenden wird, oder die Wahl gerade dieses Kreditgeschäfts eine zweckmäßige war. Auch ob für den Schiffer die Notwendigkeit der Eingehung des Kreditgeschäfts bestand und ob diesem vielleicht das erforderliche Geld zur Verfügung stand, braucht er nicht zu untersuchen. Nur böser Glaube bezüglich dieser subjektiven Momente des Schiffers machen das Geschäft ungültig, nicht aber grobe Fahrlässigkeit.[1])

Die Kreditgeschäfte sind formlos außer der Bodmerei, bei welcher eine schriftliche Urkunde, der Bodmereibrief vom Schiffer ausgestellt werden muß (§ 682 HGB.). Bei der Bodmerei gilt noch weiter besonderes. Hier kann der Kreditgeber die ihm bei all diesen Kreditgeschäften obliegende Beweislast umkehren, wenn er gemäß § 685 HGB. vor Ausstellung des Bodmereibriefes die Notwendigkeit der Eingehung des Geschäftes von dem deutschen Konsul und in dessen Ermanglung von dem Gericht oder der sonst zuständigen Behörde des Ortes der Ausstellung, oder schließlich von den Schiffsoffizieren urkundlich bezeugen läßt. In diesem Falle wird eine durch Gegenbeweis seitens des

---

der Bodmerei vorliegt, ist oft schwer zu entscheiden, da Maßregeln zur Erhaltung des Schiffes und zur Ausführung der Reise oft zusammenfallen. In diesen Fällen, wenn z. B. das Schiff seine Reise zwar vollenden kann, aber als Wrack ankommen würde, oder seine Reise gar nicht fortsetzen könnte, sondern dort, wo es ist, verkauft werden müßte (Prot. 3769), liegt der Fall eines gewöhnlichen Kreditgeschäfts vor, da die Erhaltung des Schiffes stets als oberster Grundsatz zu gelten hat und die Ausführung der Reise damit auch gesichert wird, und somit erst in zweiter Linie kommt.

[1]) Gegen Wagner a. a. O. S. 252 mit Boyens a. a. O. S. 381 und 382; RG. 21 S. 165 ff.; Schaps a. a O. S. 192 Anm. 7.

Reeders entkräftbare Präsumption dafür geschaffen, daß der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts in dem vorliegenden Umfange befugt gewesen sei.

Eine weitere Einschränkung normiert das Gesetz noch für Geschäfte auf den persönlichen Kredit des Reeders und für Eingehung von Wechselverbindlichkeiten für den Reeder. Hierzu ist der Schiffer überhaupt nicht legitimiert. Zu ihrem Abschluß bedarf er besonderer Vollmacht.

Die letzte Einschränkung macht das Gesetz bezüglich des Verkaufs des Schiffes in § 530 HGB.[1]) Hier erscheint der Schiffer als Liquidator der von ihm geleiteten schwimmenden Filiale des Reeders. Zu einer Liquidation ist er nur berechtigt, wenn materiell ein Fall dringender Notwendigkeit vorliegt oder das Schiff untergegangen ist.[2]) Ob ein solcher Fall vorliegt, ist Tatfrage, der Schiffer muß sich jedenfalls mit seinem Schiffe in einer Lage befinden, die es ihm unmöglich macht, die Reise fortzusetzen, und aus der er sich nach verständigem Ermessen weder durch Reparaturen, Geldaufnahme oder Abwarten befreien kann. Der Schiffer muß am Ende sämtlicher anderer Möglichkeiten angelangt sein, und der Verkauf das einzige Mittel zur Abwendung größeren Schadens für den Reeder sein.[3]) Ausschlaggebend für die Frage der dringenden Notwendigkeit ist wie überall ausschließlich das Interesse des Reeders.[4]) Zur Gültigkeit des Verkaufs gehört aber außer dem materiellen Erfordernis der dringenden Notwendigkeit, das besonders auch bei

---

[1]) § 530 regelt nur das Verhältnis zwischen Schiffer, Reeder und Käufer. Das Verhältnis zum Versicherer unterliegt besonderer Beurteilung durch das Versicherungsrecht und die Versicherungsbedingungen; vgl. ROHG. Bd. 12 S. 329, Bd. 14 S. 382, Bd. 18 S. 284 Prot. 1930.

[2]) vgl. Wagner a. a. O. S. 253.

[3]) vgl. Prot. 1912.

[4]) vgl. Perels a. a. O. Bd. 58 S. 7 und ROHG. Bd. 18 S. 283.

Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit vorliegen wird,[1]) noch die genaue Beobachtung bestimmter Formalitäten seitens des Schiffers:

> Er muß durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung eines etwa vorhandenen deutschen Konsuls[2]) den Fall der dringenden Notwendigkeit vorschriftsmäßig feststellen lassen (Kondemnation).[3]) Für den Fall, daß keine Gerichts- oder andere Behörde anwesend, oder zur Übernahme der Untersuchung bereit ist, muß der Schiffer das begründete Gutachten von Sachverständigen einholen und falls auch dies nicht möglich ist, sich mit anderen Beweisen versehen. Nach der „allgemeinen Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reiches" ist in letzterem Falle der Reichskonsul verpflichtet, auf Antrag des Schiffers die Untersuchung zu übernehmen und ihm, wenn er nach Anhören von Sachverständigen die Überzeugung gewinnt, daß ein Fall dringender Notwendigkeit vorliegt, darüber ein schriftliches Zeugnis auszustellen.[4])
>
> Ferner muß der Verkauf öffentlich — in öffentlicher Versteigerung — geschehen.[5]) Die Form richtet sich nach der lex loci.[6])

Die Verletzung, sei es der materiellen oder formellen Vorschriften, hat die Nichtigkeit des Kaufs zur Folge, so daß der Reeder gegenüber dem Erwerber einen Vindikationsanspruch hat.

---

[1]) vgl. eingehend Schaps a. a. O. S. 196 Anm. 2 und § 873 HGB.

[2]) Konsulatsgesetz vom 8. 11. 1867 § 37.

[3]) vgl. ausführlich Pappenheim a. a. O. S. 52ff.

[4]) vgl. v. König a. a. O. S. 354.

[5]) vgl. ROHG. Bd. 14 S. 331.

[6]) vgl. Schaps a. a. O. S. 198 Anm. 11 sowie Perels a. a. O. S. 8 Anm. 459.

Sind aber die Formalitäten richtig erfüllt worden — und hierfür liegt der Beweis dem Käufer ob, der sich vorsorglich mit den nötigen Urkunden versehen wird —, so ist, abgesehen von den Fällen des behaupteten Betrugs und dergl., ähnlich der Praxis im Versicherungsrecht, ein Gegenbeweis seitens des Reeders gegen die in den Kondemnationsdokumenten enthaltenen Darlegungen der Sachverständigengutachten unzulässig. Entgegen Wagner a. a. O. S. 255 und Schaps a. a. O. S. 197 Anm. 9 muß mit Loewe-Makower § 530 Anm. 1c angenommen werden, daß der vom Gesetzgeber gebrauchte Ausdruck „festgestellt“ auf eine endgültige Entscheidung hinweist. Es liegt durchaus kein Grund vor, diesen vom Gesetzgeber gebrauchten Ausdruck im Interesse des Reeders weiter auszulegen. Der Schutz des gutgläubigen Dritten darf darüber nicht vergessen werden. Im Interesse des Verkehrs muß hier der redliche Erwerber geschützt werden, wie es ja auch im französischen und englischen Recht der Fall ist.[1])

Der ordnungsmäßige Verkauf[2]) hat zur Folge, daß der Reeder sein Eigentum an dem Schiffe zugunsten des Käufers verliert, auch wenn eine Übergabe nicht erfolgt ist (§ 474), und daß die Schiffsgläubigerrechte und sonstigen Pfandrechte an dem Schiffe erlöschen (§ 764 HGB.).

War der Kauf nicht ordnungsmäßig, so kann er durch Genehmigung der Beteiligten geheilt werden, doch hat eine solche Genehmigung eines einzelnen der Beteiligten auf die Wirksamkeit des Geschäfts gegenüber den anderen Beteiligten keinen Einfluß.

---

[1]) vgl. Desjardins II Nr. 516 ff.; Maclachlan a. a. O. S. 159 ff.

[2]) Für die Frage ob der Verkauf ordnungsmäßig ist und sonach die Wirkungen des § 764 eintreten, kommt es allein darauf an, ob der Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse gehandelt hat. Ob der Verkauf dem Reeder gegenüber pflichtgemäß war, kommt nur für das interne Verhältnis zwischen Schiffer und Reeder in Betracht. Vgl. Wagner a. a. O. S. 255 und Pappenheim a. a. O. S. 267 Anm. 2.

Durch den Verkauf oder Untergang des Schiffes erlöschen keineswegs die Befugnisse des Schiffers, da aber dieselben aufs innigste mit dem Schicksale dieses einen Schiffes verknüpft sind, so beschränken sie sich naturgemäß auf die Abwicklung der übriggebliebenen Geschäftsverhältnisse.[1]) Wagner S. 255 fordert eine gewisse Kontinuität der Geschäftsführung und verlangt deshalb den Aufenthalt des Schiffers am Orte des Verkaufs bezw. Untergangs bezw. an dem Ort, welchen er von dort erreichte. Dies ist m. E. zu eng. Es ist wohl strikte Kontinuität bezüglich der Geschäfte selbst erforderlich, die sich einzig und allein auf das Schiff beziehen müssen, doch muß dem Schiffer gerade zur ordnungmäßigen Abwicklung derselben eine gewisse Bewegungsfreiheit zugestanden werden, da er von dem in Rede stehenden Orte aus vielleicht gar nicht in der Lage ist, handeln zu können.

Die einzelnen Rechtsakte, die der Schiffer vorzunehmen berechtigt ist, ergeben sich hieraus von selbst. Es könnte nur zweifelhaft sein, ob er auch zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche des Reeders — soweit er vertretungsberechtigt ist — befugt ist. Dies ist gegen Schaps S. 202 mit Wagner entschieden zu bejahen, da der Verkauf oder Untergang absolut nichts an der Stellung des Schiffers ändert. Er bekleidet noch immer seine Stellung als Schiffer des verkauften bezw. untergegangenen Schiffes, und als solcher ist er auch zur Anstellung von Klagen berechtigt. Man wird ihm sogar die Befugnis zusprechen müssen, neue Geschäfte, Vergleiche, Stundungen usw. zur Abwicklung der alten Geschäfte eingehen zu dürfen, freilich stets nur in diesen Grenzen. Eine Schädigung des Reeders durch diese Geschäftsführung ist nicht zu befürchten, da der Schiffer in jedem Falle besser in der Lage sein wird die durch die Geschäftslage bedingten Geschäfte oder Rechtshandlungen zu beurteilen als der Reeder selbst.

---

[1]) § 555; Wagner a. a. O. S. 255; Schaps a. a. O. S. 201.

c) Bei Verhinderung des Schiffers.

Der im Falle der Verhinderung des Schiffers an seine Stelle tretende Steuer- oder Bestmann hat nach herrschender Meinung die gleiche Vertretungsbefugnis wie der Schiffer selbst.[1])

IV. Einschränkungen, Erweiterungen, Rechtswirkungen.

Den eben geschilderten gesetzlichen Umfang der Vollmacht des Schiffers kann der Reeder jederzeit mit Wirkung gegen Dritte einschränken, sei es örtlich, zeitlich oder inhaltlich, generell oder speziell, sei es im Anstellungsvertrag oder später.[2]) Eine solche Beschränkung geschieht nur im Interesse des Reeders, der infolgedessen eine Überschreitung der Beschränkung jederzeit ratihabieren kann, wird ja der gutgläubige Dritte, der sowieso einen größeren Umfang der Vollmacht — den gesetzlichen — voraussetzen darf, davon nicht berührt, und andererseits ist es selbstverständlich, daß der Bösgläubige, der mit dem Schiffer ein innerhalb der gesetzlichen Vollmacht liegendes auftragwidriges Geschäft abgeschlossen hat, sich dem Reeder gegenüber nicht auf die Beschränkung berufen kann, da er sich durch Abschluß des Vertrages dem ratihabierenden Reeder gegenüber mit der Überschreitung einverstanden erklärt hat. Das Gesetz bestimmt aber, daß auch der Reeder selbst sich nur dem bösgläubigen Dritten gegenüber auf die Beschränkung berufen kann, und zwar sagt es „dem Dritten, dem die Beschränkung bekannt war".[3])

---

[1]) vgl. Lehmann a. a. O. S. 260.

[2]) Trotz dieser Möglichkeit der Beschränkung durch das Innenverhältnis wirkt die Vertretungsmacht nach außen doch wie eine gesetzliche, d. h. so weit sie sich mit dem zugrunde liegenden Auftrag deckt, aber auch so weit der Auftrag nichts bestimmt und sogar in Widerspruch mit dem Auftrag; vgl. oben S. 27.

[3]) Bekannt z. Z. des Vertragsschlusses.

Die herrschende Meinung stellt hier entgegen dem Gesetzestext dem „Kennen", das „Kennen müssen", der Arglist die Fahrlässigkeit schlechthin gleich.[1]) Dies ist zu weitgehend. Eine allgemeine Erkundigungspflicht für den Dritten besteht nicht, und wenn ihm auch Treu und Glauben hierin doch eine gewisse Erkundigungspflicht auferlegt, so erfordert Treu und Glauben noch vielmehr, daß derjenige, der von der Regel abweicht — hier der Reeder, der den gesetzlichen Umfang der Schiffervollmacht beschränkt hat — dies vor allem dem Dritten zur Kenntnis bringt. Die Einschränkung kann nur demjenigen entgegengesetzt werden, der sie wirklich kennt.[2])

Was die Erweiterungen der Vollmacht des Schiffers anbetrifft, so unterliegen sie den gewöhnlichen Vorschriften des BGB. §§ 164 ff. und demgemäß besonderer Vollmacht. Der Reeder wird aus derartigen Geschäften persönlich haftbar.

Die Wirkung der Stellvertretung im allgemeinen ist schon S. 26 ff. besprochen worden. Durch die vom Schiffer in seiner Vertretereigenschaft abgeschlossenen Geschäfte wird der Reeder verpflichtet als ob er selbst kontrahiert hätte, aber entsprechend der Schwierigkeit den Schiffer zu beaufsichtigen, wird er nur mit Schiff und Fracht verpflichtet. Die vom Schiffer innerhalb seiner Vertretungsbefugnis abgegebenen oder empfangenen Willenserklärungen wirken unmittelbar für und gegen den Reeder (BGB. § 164 Abs. 1 u. 3).

Zur Wirksamkeit eines Geschäfts ist es gleichgültig, ob dem Dritten der Reeder bezeichnet ist und das Geschäft ausdrücklich in seinem Namen abgeschlossen wird, oder ob sich die Beziehungen auf den Reeder aus den Umständen ergeben oder der Reeder

---

[1]) So Schaps a. a. O. S. 202; Lewis a. a. O. S. 143; Ehrenberg a. a. O. S. 198; Wagner a. a. O. S. 261 u. a. m.

[2]) Derselben Ansicht Lehmann a. a. O. S. 259; Perels a. a. O. S. 14 u. 15 sowie Anm. 497 ebenda. Letzterer leitet obige Ansicht in eingehender Begründung aus dem Sprachgebrauch des BGB. ab.

dem Dritten überhaupt unbekannt ist, solange der Schiffer als Vertreter des Reeders handeln „kann" und handeln „will". (§ 533 HGB.).

Für die Frage, ob der Schiffer als Vertreter des Reeders handeln „kann", d. h. ob er überhaupt als Schiffer angestellt ist und somit die entsprechenden Befugnisse besitzt, ist die Dauer der Vertretungsmacht von Wichtigkeit, wenngleich für die Beantwortung dieser Frage im einzelnen das Dienstverhältnis maßgebend ist. Der Dritte, der mit dem Schiffer abschließt, und Rechte hieraus herleiten will, hat eine Erkundigungspflicht und im Prozeß die Beweispflicht dafür, daß sein Gegenkontrahent zur Zeit des Vertragsschlusses Schifferbefugnisse hatte.[1])

Eine Antwort läßt sich hier kurz dahin geben; die Vertretungsmacht dauert solange, „als der Schiffer seine Stellung bekleidet" oder genauer genommen „äußerlich erkennbar bekleidet".[2]) So bietet auch der Fall der Entlassung keine Schwierigkeiten. Erst von dem Augenblick an, wo diese Entlassung äußerlich erkennbar wird, sei es durch Aufgabe der Schiffsgewalt oder Aushändigung der Musterrolle an den Reeder oder dessen Nachfolger, erlischt die Vertretungsmacht des Entlassenen gegenüber dem Dritten, welcher die Tatsache der Entlassung nicht kannte oder kennen mußte.

Der Dritte kann verlangen, daß der Schiffer sich als solcher ausweist, und es genügt, wenn er sich von der gehörigen Legitimation desselben überzeugt. Es wäre zu weitgehend und oftmals unmöglich für den Dritten, wenn er sich mit dieser äußerlichen Erkennbarkeit nicht begnügen dürfte und man ihm zur Pflicht machen wollte beim Reeder anzufragen, ob der Schiffer nicht inzwischen entlassen sei.[3]) Eine derart weitgehende

---

[1]) vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 187.

[2]) vgl. Schaps S. 186; Wagner a. a. O. S. 245; Ehrenberg a. a. O. S. 187.

[3]) Besonderes gilt, vgl. Wagner a. a. O. S. 301, in Hamburg

Schadensersatzpflicht würde die ganze Sonderstellung illusorisch machen, da der Dritte, der sich einmal mit dem Reeder in Verbindung setzen [illegible] [illegible] dann auch [illegible] [illegible].

Regelmäßig wird auch der Schiffer als Vertreter seines Reeders handeln können und wollen. Hat dann dieser es ausdrücklich in eigenem Namen [illegible] handeln wollen, oder wenn in einer [illegible] mit dem Reeder im eigenen Namen [illegible], wird er selbst berechtigt und verpflichtet.[1]

Kann sich so der Schiffer dem Dritten gegenüber persönlich berechtigen und verpflichten, so kann er es ebenso dem Reeder gegenüber. Es ist aber nicht erforderlich und bei [illegible] Weisung überhaupt nicht berechtigt, ohne Auftrag für Rechnung des Reeders aus eigenen Mitteln Geschäfte zu [illegible] oder sich persönlich zu verpflichten (§ [illegible] HGB.). Jedenfalls haben ihn gegen den Reeder wegen des [illegible] [illegible] [illegible] zu [illegible] dem Dritten, mit dem er als Vertreter [illegible] [illegible] [illegible]. Die [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], denn der Dritte brauchte den Nachweis der wirklichen Verwendung des Darlehens nicht zu führen, wohl aber der Schiffer, auch hat er nachzuweisen, daß seine [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] eine zweckmäßige war oder.[2]

Eine zusammenfassende ergibt sich für die Rechtsstellung folgendes:

Hat der Schiffer in seiner Eigenschaft als Vertreter des Reeders einen [illegible] oder [illegible] [illegible]

und Verpflichtung im Namen und [illegible] des Reeders [illegible] [illegible] eingegangen wird. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] auch so der Reeder dem [illegible] Dritten [illegible] [illegible] gelten lassen.

[1] ROHG. Bd. 23 S. 36; RG. Bd. 2 S. 166; HGB. § 164 Abs. 2.

[2] [illegible] 1897 S.: Ehrenberg a. a. O. S. [illegible]; Schaps a. a. O. S. [illegible].

Bezugnahme auf den Reeder bezw. Ausrüster, das Schiff oder seine Schiffsführereigenschaft[1]) und innerhalb seiner gesetzlichen oder vertragsmäßig erweiterten Befugnisse einen Rechtsakt, sei es ein Rechtsgeschäft oder eine Prozeßhandlung, zu der er legitimiert ist, vorgenommen, so wird der Reeder dem Dritten gegenüber unmittelbar berechtigt und verpflichtet.

Treffen diese beiden Voraussetzungen zu, so wird einerseits regelmäßig die Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht begründet, andererseits aber auch über das Seevermögen hinaus die persönliche Haftung des Reeders bewirkt bezüglich der Heuerforderung und den Fall der vertragsmäßig erweiterten Vollmacht. Sonst wird der Reeder persönlich nur haftbar auf Grund besonders erteilter Vollmacht oder eines besonderen Rechtsgrundes (Garantie, dolus). Bezüglich der persönlichen Haftung gilt, daß derjenige Reeder oder Ausrüster aus dem betreffenden Geschäfte berechtigt und verhaftet wird, der zur Zeit des Geschäftsabschlusses Reeder oder Ausrüster war.[2])

Der Schiffer selbst wird aus keinem dieser in seiner Vertretereigenschaft ordnungsmäßig abgeschlossenen Geschäfte haftbar, zwischen ihm und dem Dritten werden kontraktliche Rechte und Verbindlichkeiten nicht begründet. Nur wenn er sich selbst neben dem Reeder verpflichten will, indem er die Gewährleistung für die Erfüllung ausdrücklich übernimmt, haftet er selbst. Er haftet ferner im Falle des § 823 BGB. jedem Drittkontrahenten, und im Falle er bei Eingehung oder Erfüllung des Geschäfts die ihm obliegende Sorgfalt vernachlässigt hat, dem Reiseinteressenten als Drittkontrahenten auf Schadensersatz.[3]) Schließlich haftet der Schiffer gemäß § 179 BGB. als falsus procurator und nicht der Reeder oder Ausrüster — abgesehen vom Falle der Rati-

---

[1]) ROHG. Bd 15 S. 122; Prot. 1903; Staub a. a. O. § 5 Art. 52.

[2]) vgl. ausführlich Wagner a. a. O. S. 259.

[3]) ROHG. Bd. 23 S. 200.

habition —, wenn der Schiffer ohne erweiterte Vollmacht seine gesetzlichen Befugnisse überschritten hat.

V. Die Reformbedürftigkeit der Vertretungsbefugnisse des Schiffers.

a) Warum will man reformieren?

1. Weil die hohe Entwicklung der modernen Verkehrsmittel, die Umwälzung, welche die Telegraphie ohne Draht im Nachrichtenwesen herbeigeführt hat, und die gesteigerte Einrichtung ständiger Agenturen der Reedereien an auswärtigen Plätzen tatsächlich bereits die Notwendigkeit der Vertretung des Reeders durch den Schiffer in den Hintergrund gedrängt haben,[1] und somit der Schiffer einen großen Teil überflüssiger Stellvertretungsbefugnisse besitzt, vor deren Mißbrauch sich der Reeder Dritten gegenüber nicht wirksam schützen kann.

2. Weil — namentlich im Heimatshafen — die Befugnisse des Schiffers tatsächlich oft größere sind als die im Gesetz normierten.[2]

Dies sind die Hauptgründe, welche für die Reformbedürftigkeit ins Feld geführt werden. Das Gesetz würde danach einerseits zuviel, anderseits zu wenig sagen, also keineswegs mehr den augenblicklichen Bedürfnissen entsprechen. Die angeführten Gründe sind gewichtige und erfordern eingehende Betrachtung. Es fragt sich nun:

b) Wie will man reformieren?

In erster Linie soll der Schiffer auf die rein nautische Leitung der Schiffes beschränkt und dafür die Anzahl der aus-

---

[1]) vgl. Pappenheim a. a. O. S. 404 und derselbe „Kieler Rektoratsrede“ S. 5 ff.

[2]) vgl. Perels a. a. O. Bd. 58 S. 5 Anm. 433.

wärtigen Agenturen vermehrt werden, welche dann allein die Vertretung des Reeders auszuüben hätten.

In zweiter Linie sollen die dem Schiffer etwa noch zustehenden Befugnisse der heutigen Entwicklung entsprechend genau fixiert werden.

c) Kann man reformieren?

Es ist wohl richtig, daß die geschilderten Mängel teilweise wenigstens vorhanden sind, doch ist dies keineswegs ein Grund zu einer Reform der Stellvertretungsbefugnisse des Schiffers.

Der Hauptgrund für die Reformbedürftigkeit dürfte wohl der sein, daß der Reeder sich gegen Mißbrauch der Vertretungsbefugnisse seitens des Schiffers dem Dritten gegenüber nicht wirksam zu schützen vermag.

Da die Vertretung einzig und allein im Interesse des Reeders geschaffen ist, so würde also der Hauptgrund für die Vertretung wegfallen, wenn dies Bedenken wirklich gerechtfertigt wäre. Dies ist aber nicht der Fall, wenigstens wäre dem Reeder in anderer Weise eben so wenig gedient.

So lange der Reeder auf Stellvertretung angewiesen ist — und das wird er stets sein — so lange ist er auch den Gefahren der Stellvertretung durch Mißbrauch der Vertretungsmacht seitens des Vertreters ausgesetzt, mag dieser Vertreter nun der Schiffer oder ein Agent an einem der auswärtigen Plätze sein.

Dieser Grund, der gegen den Schiffer geltend gemacht wird, ist also nicht stichhaltig, im Gegenteil wird der Reeder in den meisten Fällen den Schiffer, der oftmals Familie und Vermögen im Inlande haben wird, besser in der Hand haben und besser kontrollieren können, wie einen der auswärtigen Agenten. Der Fall wird wohl auch verhältnismäßig selten sein, daß ein Schiffer seine Vertretungsmacht zu ungunsten des Reeders mißbraucht, und wird er diesem ja auch durch jeden Mißbrauch schadensersatzpflichtig.

Die Reformbedürftigkeit aus dem Gesichtspunkte des Mißbrauchs der Vertretungsbefugnisse wäre also zu verneinen.

Ähnlich verhält es sich damit, daß durch die auswärtigen Agenturen und die Telegraphie ohne Draht ein großer Teil der Schifferbefugnisse überflüssig geworden sein soll. Die ganze Entwicklung ist noch viel zu neu und zu wenig abgeschlossen, als daß die Gesetzgebung ihr folgen könnte oder überhaupt dürfte, auch ist wohl der praktische Wert der Telegraphie ohne Draht in der ersten Zeit ihres Aufkommens vielfach überschätzt worden. Zum mindesten wird ihre allgemeine Einführung für den gewöhnlichen Handelsverkehr noch lange an der Frage des Kostenpunktes scheitern. Sollte sie sich aber dennoch in kürzerer Zeit einführen lassen, so würde sie eher dazu dienen, dem Schiffer noch weiter seine Befugnisse zu erhalten.

Das Innenverhältnis, welches an sich für die Frage der Stellvertretungsbefugnis nicht in Betracht kommt, außer für die Frage der Beschränkungsmöglichkeit derselben, legt dem Schiffer im Interesse des Reeders eine Reihe von Verpflichtungen auf. So hat der Schiffer die Weisungen des Reeders zu befolgen, Verhaltungsmaßregeln nachzusuchen und den Reeder in fortlaufender Kenntnis von allen Geschehnissen zu erhalten. Er hat ferner eine Auskunftspflicht, die Pflicht Rechnung zu legen, das in und zum Dienst Erhaltene herauszugeben, und schließlich hat er die Verfrachtung für eigene Rechnung zu unterlassen.

Inwieweit der Schiffer diese Pflichten im einzelnen zu erfüllen hat, gehört nicht hierher.

Jedenfalls würde aber die Telegraphie ohne Draht dem Reeder eine Handhabe bieten, eine genauere Kontrolle des Schiffers jederzeit auszuüben, und ihn in die Möglichkeit versetzen, dem Schiffer mehr wie zuvor Verhaltungsmaßregeln zu erteilen.

Anderseits wird aber auch hier wieder durch das natürliche Interesse des Reeders selbst eine Schranke gezogen sein, da der

Schiffer an Ort und Stelle meist besser als der Reeder die Erfordernisse der jeweiligen Lage wird beurteilen können.

Wäre aber so dem Reeder durch eine schärfere Ausübung der Kontrolle über den Schiffer die Möglichkeit gegeben, sich besser vor Mißbrauch der Vertretungsmacht des Schiffers zu schützen, so würde dadurch zweifellos der Wert der auswärtigen Agenturen als Vertreter des Reeders im gleichen Maße sinken, da sie ja nur den schwer zu beaufsichtigenden Schiffer in der Vertretung ersetzen sollen.

Soll aber der Schiffer, wegen der gesteigerten Einrichtung der Agenturvertretung an sich, auf die nautische Leitung des Schiffes beschränkt werden, so ist ein Eingreifen der Gesetzgebung deshalb nicht nötig, weil der Reeder es ja schon ganz in seiner Hand hat, den Schiffer völlig auf die nautische Leitung des Schiffes zu beschränken, und weil, da nicht an allen Plätzen, die der Schiffer anläuft solche Agenturen sein können, ihm dort dennoch wieder ein gewisses Maß von Befugnissen eingeräumt werden muß, damit er die Vertretung des Reeders übernehmen kann.

Wollte die Gesetzgebung dieser neuen Entwicklung, die noch gar nicht einmal als abgeschlossen gelten kann, übereilt folgen, so würde nur eine ständige Rechtsunsicherheit die Folge sein. Aber auch wenn diese Entwicklung abgeschlossen wäre, so stände ihr der Einzelstaat machtlos gegenüber, solange nicht ein gemeinschaftliches Vorgehen aller Kulturstaaten erfolgt.[1])

Der Schiffer hat sich im Laufe der geschichtlichen Entwicklung als der geborene Vertreter des Reeders herausgestellt und auch bewährt. Seine Befugnisse sind im Laufe der Zeiten mannigfach beschränkt worden, doch das heutige Maß von Befugnissen ist seit dem 17. Jahrhundert, seitdem sich seine Stellung als Vertreter des Reeders mehr und mehr gefestigt hat, fast

---

[1]) vgl. Wagner a. a. O. S. 33.

immer das gleiche geblieben wie heut. Seine Befugnisse sind keineswegs zu große, so daß sie einer Einschränkung bedürften.

Was schließlich den Punkt betrifft, daß die Befugnisse des Schiffers zum Teil größere sind, als die im Gesetz normierten, und daß demnach eine genaue Festlegung durch das Gesetz erfolgen müsse, so muß man zugeben, daß diese Forderung allerdings nicht ganz unberechtigt ist.

Doch ist hiergegen einzuwenden, daß es stets unmöglich sein wird, die ihrer Natur entsprechend ständig wechselnden Schifferbefugnisse in völlig feste Formen zu gießen, und daß die nötigen Veränderungen im Verhältnis zu den Gefahren einer solchen Änderung zu geringfügige sind, und daß die bestehenden Normen an der Hand einer vernünftigen Rechtsprechung noch vollkommen selbst den weitgehendsten Anforderungen des Verkehrs genügen.

Kein Gesetz wird jemals so vollkommen sein, daß es allen Anforderungen völlig gewachsen wäre. Hier ist es Sache der Wissenschaft und der Rechtssprechung unter Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse, das Gesetz dem Sinne nach und nicht dem Buchstaben nach anzuwenden. Das Gesetz ist nicht des Gesetzes wegen da, sondern es soll den Parteien und deren Interessen dienen.

Schluß.

Mit vorstehenden Ausführungen glaube ich nun dargetan zu haben, daß der Schiffer sich im Laufe einer allmählichen und folgerichtigen Entwicklung zum alleinigen Vertreter des Reeders emporgeschwungen hat, und daß, wenn auch unleugbar die Entwicklung des heutigen Verkehrs nicht spurlos an dem bestehenden Vertretungsverhältnis vorübergegangen ist, doch ein

anderer besserer oder überhaupt nur gleichwertiger Ersatz für den Schiffer noch nicht gefunden ist bezw. sich noch nicht genügend bewährt hat.

Die über die Vertretungsbefugnisse des Schiffers geltenden Normen sind bis jetzt noch nicht reformbedürftig. Solange nicht ein allen, aber auch allen neuen Anforderungen entsprechender Ersatz gefunden ist, solange würde es verfehlt sein, wenn die Gesetzgebung der neuen Gestaltung der Verhältnisse vorschnell Rechnung tragen würde. — „Festina lente!“ —

Die über den „Schiffer als Vertreter des Reeders“ geltenden Rechtssätze sind geeignet, noch auf Jahre hinaus selbst den weitgehendsten durch die neuen Verhältnisse bedingten Anforderungen zu genügen.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.